В. Ю. Визе

Северный Морской Путь

Акп № 3

Проверена-56 г.

Индекс	КГ		Шифр хранения
Авторский знак	4-В.42-С		Инв. №

Возвратите книгу не позже указанного здесь срока

Тип. Воениздата. Зак. 1453—150000

ПРОВЕРЕНА
1952 г.

ПРОВЕРЕНА

Проверено-85

В. Ю. Визе

Северный Морской Путь

50069

Центральная в.-морская
Библиотека ВМФ СССР

ИЗДАТЕЛЬСТВО ГЛАВСЕВМОРПУТИ
ЛЕНИНГРАД 1940 МОСКВА

ПЕРВЫЕ ПЛАВАНИЯ НА ОТДЕЛЬНЫХ УЧАСТКАХ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Северный морской путь пролегает по окраинным арктическим морям, примыкающим к евразийскому материку. На западе этот путь ограничен меридианом северной оконечности Европы — мысом Нордкап,[1] на востоке — северо-восточной оконечностью Азии — мысом Дежнева. В первый раз Северный морской путь был пройден на всем его протяжении лишь в 1879 г. („Вега" А. Норденшельда), однако отдельные его участки посещались человеком гораздо раньше. Так как ознакомление культурного человека с Арктикой началось со стороны Скандинавии, то вполне понятно, что первым участком Северного морского пути, пройденным человеком, был самый западный участок — от Нордкапа до Белого моря.

Честь открытия этого участка Северного морского пути принадлежит норвежцу Отару. Сведения о его плавании, осуществленном в промежуток времени между 870 и 890 гг., дошли до нас благодаря королю Альфреду Великому. Последний перевел с латинского языка на англо-саксонский исторический труд Оросия „De miseria mundi", причем вставил от себя несколько мест, в том числе и рассказ Отара о его плавании на север. Рассказ, который Отар лично поведал королю, является одним из самых замечательных исторических документов, относящихся к наиболее раннему периоду исследований Арктики. Приводим здесь небольшую выдержку из него.

„Отар сказал, что однажды захотелось ему проведать, как далеко на север простирается эта земля [Норвегия.—

---

[1] Так как Нордкап расположен на острове, то этот мыс не является северной оконечностью европейского материка. Последней является мыс Нордкин на севере Норвегии, лежащий несколько южнее и восточнее Нордкапа.

В. В.], иначе говоря—какие люди обитают за этой пустыней дальше на севере. Держась северного направления близ берега, в течение трех дней он имел пустынную страну всегда справа, а море—слева. Тогда он достиг такой северной широты, дальше которой китоловы обыкновенно не проникают. Однако он отправился еще далее на север, сколько мог проплыть в три дня; тут земля эта начала поворачивать на восток [около Нордкина.—*В. В.*]. Здесь он дождался ветра с западо-северо-запада, а потом поплыл вдоль берега [Мурманского.—*В. В.*] на восток, сколько мог проехать в четыре дня. Тут [у Св. Носа. — *В. В.*] он был вынужден ждать прямого северного ветра, так как суша в этом месте начала загибаться к югу, или же в материк вдавался залив [Белое море.—*В. В.*]. Оттуда он плыл подле берега южным курсом, сколько мог, в течение пяти дней. Затем он пришел к устью большой реки,[1] которая вытекала из отдаленнейших частей той страны. Он проплыл немножко в эту реку, но подвинуться дальше ни он, ни его спутники не осмелились, опасаясь враждебных нападений жителей, которые густо населяли другой берег. И ему не встретилось ни одной населенной страны, за исключением этой, с тех пор как он покинул свой дом, ибо везде справа у него была пустыня, и разве только охотники, или рыбаки, или птицеловы блуждали там, все—терфинны".[2]

Отар был первым европейцем, обогнувшим Нордкап. Он же открыл Баренцово и Белое моря и сообщил первые сведения об этих морях.

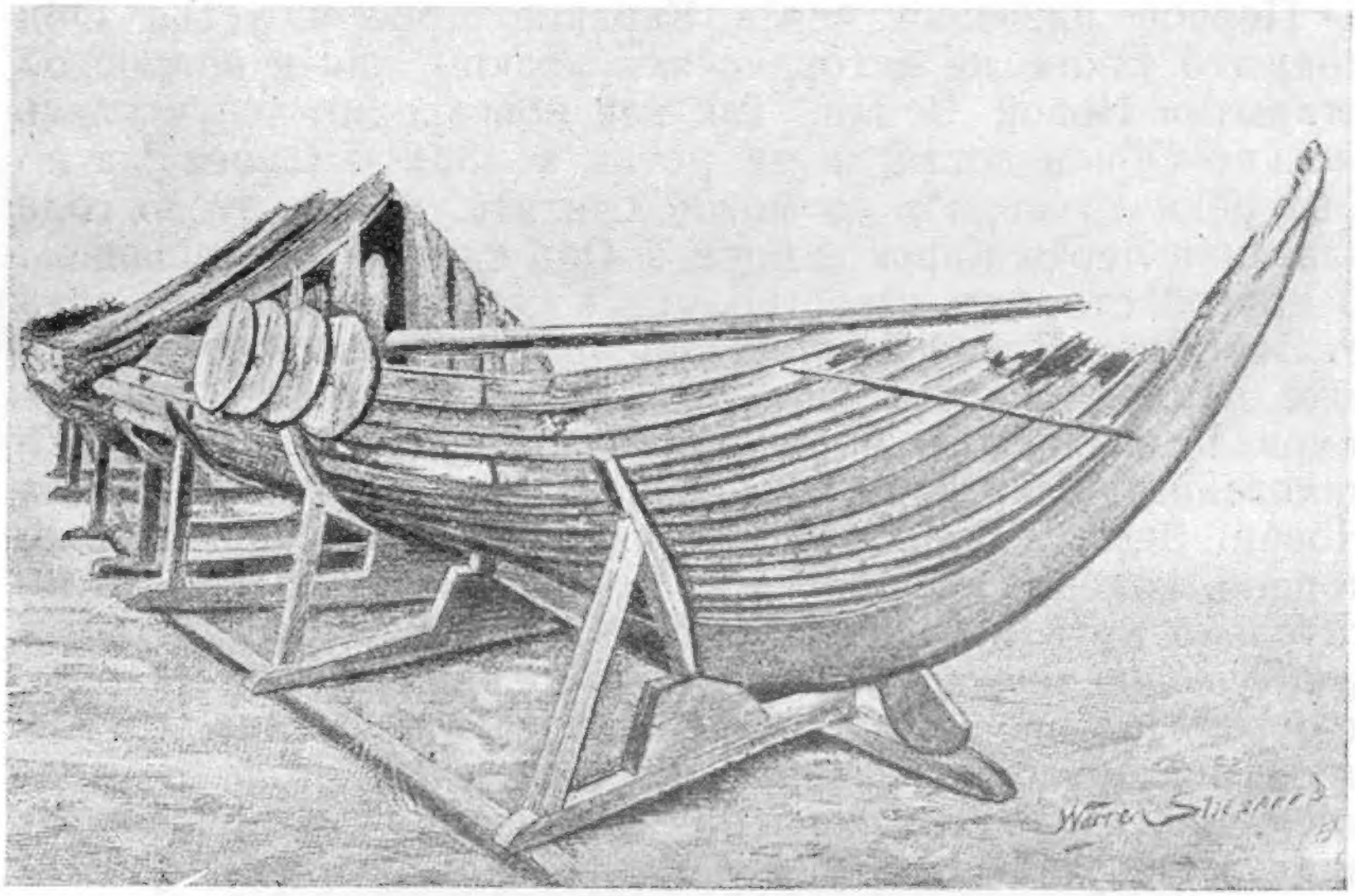
Следующий участок Северного морского пути — от Белого моря до Вайгача и Новой Земли — был впервые пройден русскими. Ни имени первого русского, достигшего Новой Земли, ни даже века, когда это плавание было совершено, история нам не сохранила.

На Беломорье русские — выходцы из Великого Новгорода — вышли в XII веке, а в низовьях Печоры они появились, повидимому, еще раньше—в конце XI века. Не подлежит сомнению, что вскоре по обосновании русских на побережье Ледовитого океана они начали совершать морские плавания с целью рыбного и зверобойного промысла. Во время этих плаваний русские, очевидно, открыли и Вайгач и Новую Землю, но когда были совершены эти

---

[1] Вероятно Северная Двина.
[2] Саами.

большие географические открытия—так и осталось неизвестным. Первое имеющееся в литературе указание (правда, не достаточно определенное) на то, что русским известна Новая Земля, относится к XV веку и принадлежит итальянскому писателю Юлию Помпонию Лэту, жившему в 1425—1498 гг. и побывавшему на юге России. Там ему стало известно, очевидно, со слов русских, что



Корабль викингов.

„на крайнем севере, недалеко от материка, находится большой остров; там редко, почти никогда не загорается день; все животные там белые, особенно медведи". В. Загубин[1] не без основания полагает, что в этих словах Юлия Лэта мы имеем „первое упоминание о Новой Земле".

Уже вполне определенное указание на частые посещения русскими Новой Земли имеется у итальянского писателя Мавро Урбино, как это отмечает Н. Витзен, друг Петра I, в своей известной книге „Noord en Oost Tartarye" (Амстердам, 1705). Урбино пишет: „Русские, плавающие по северному морю, открыли около 107 лет тому назад

---

[1] В. Загубин, Юлий Помпоний Лэт. Историческое обозрение, т. XVIII, СПб., 1914.

остров дотоле неизвестный, обитаемый славянским народом и подверженный вечной стуже. Он превосходит величиной остров Кипр и показывается на картах под названием Новая Земля". Эти слова Урбино писал в начале XVII века, а потому упоминаемое им открытие русскими Новой Земли относится к самому началу XVI века. Однако с достаточной уверенностью можно утверждать, что на самом деле русские познакомились с этим островом гораздо раньше.

Первое плавание через Карское море в устье Оби покрыто таким же историческим мраком, как и вопрос об открытии Новой Земли. Так как новгородцы спустились вниз по Оби и достигли ее устья в 1364 г. („воеваша по Оби реки до моря"), то можно считать, что до этого года плавания через Карское море в Обь едва ли совершались. С другой стороны, известно, что в середине XVI века путь от Вайгача и Новой Земли в Обь был русскими мореходами уже вполне освоен. Об этом свидетельствует судовой журнал английского мореплавателя Стифена Борроу, опубликованный Гаклэйтом.[1] Плавая в 1556 г. у южного берега Новой Земли, Борроу встретил здесь русскую ладью, корщик которой сообщил ему „несколько указаний относительно пути на Обь". В 1584 г. русские рассказывали агенту английской торговой компании Антону Маршу, что „от острова Вайгача до устья Оби не очень трудно пройти". Другому английскому купцу, Кристоферу Холмесу, русские в том же году сообщили, что при плаваниях в Обь они пользуются не только проливами у Вайгача, но и Маточкиным Шаром. От этого пролива до острова Белого русские считали пять дней ходу.

Уже на карте северной полярной области, составленной в 1597 г. и опубликованной Конрадом Лёв,[2] мы видим Новую Землю разделенной на две части проливом, который называется „Matuchin straight". Не подлежит сомнению, что этот пролив был нанесен на карту на основании устных сообщений, сделанных русскими.

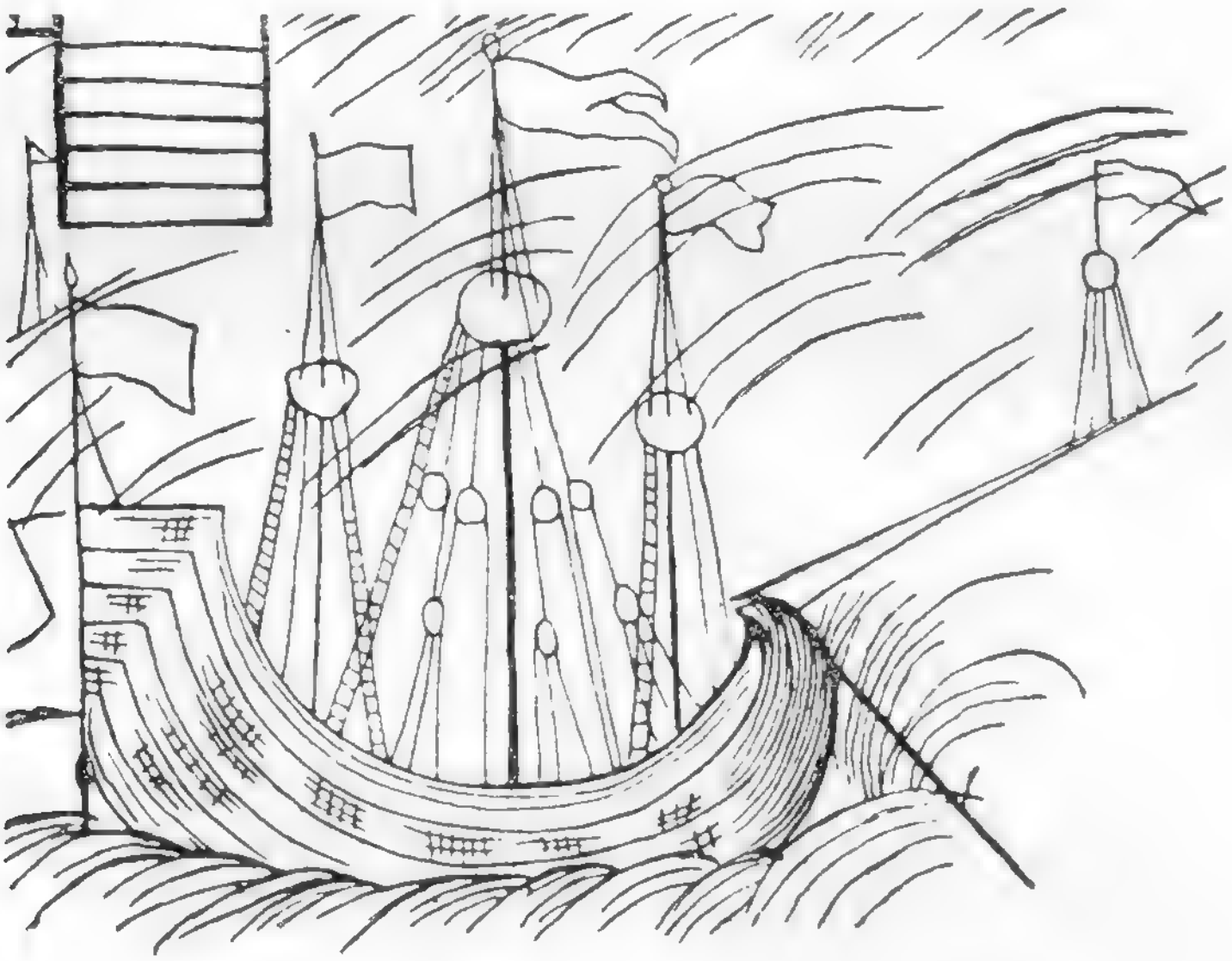
Исходя из того, что в XVI веке русские уже регулярно плавали через Карское море в Обь, позволительно высказать предположение, что первое плавание по этому участку Северного морского пути было совершено в XV веке. Но об этом плавании нам ничего не известно.

---

[1] R. Hakluyt, The principal navigations, voyages and discoveries. London, 1589.

[2] C. Löw, Meer oder Seehanen Buch. Köln, 1598. Карта „Septentrionalium terrarum descriptio".

В России не было Гаклэйта, который описал бы первые плавания русских мореходов по Карскому морю, с навигационной стороны, пожалуй, более замечательные, чем всемирно известные плавания Виллоуби и Баренца. Русский исследователь Новой Земли Ф. П. Литке по этому поводу писал: „Гаклэйты и ныне[1] редки в отечестве нашем: могли ли же они существовать в непросвещенные веки, пред-



Старинный русский беломорский корабль (с рисунка конца XVII века).

шествовавшие XVI, когда и искусство письма не многим еще известно было? История первых покушений россиян в Ледовитое море и постепенных открытий всех мест, оным омываемых, представила бы, конечно, не менее удивления и любопытства достойных подвигов, как и подобная история норманнов: но все сие скрыто от нас непроницаемою завесою неизвестности. Нет памятников того времени, нет преданий; и едва есть на чем основывать догадки, сколько-нибудь достоверные“.[2]

---

[1] Слова Литке относятся к 20-м годам прошлого века.

[2] Ф. Литке, Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан, ч. I, СПб., 1828, стр. 2—4.

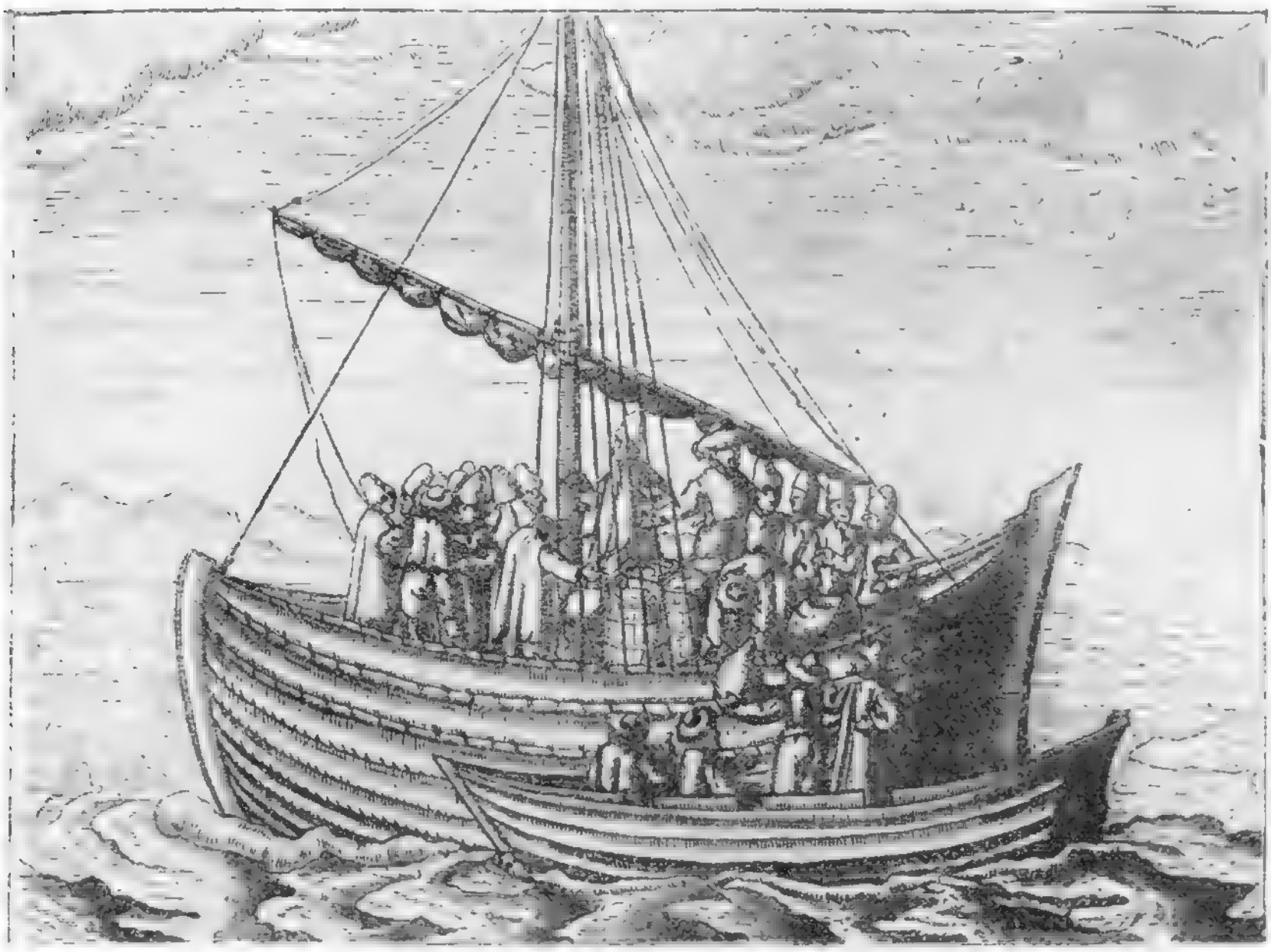
В конце XVI века и в начале XVII русские плавали ежегодно из Баренцова моря в Обскую губу и далее через Тазовскую губу в Мангазею (на реке Таз). Эти плавания совершались на кочах — плоскодонных однопалубных судах длиной около 25 метров. Кочи поднимали около 6—7 тонн груза. Обычно кочи не огибали Ямал с севера, а пересекали этот полуостров, пользуясь реками Мутной (впадает в Карское море) и Зеленой (впадает в Обскую губу) и системой озер между этими реками с волоком длиной около полукилометра.

В 1619 г. плавание через Карское море в Мангазею было запрещено московским правительством под страхом смертной казни, из опасения, что этот далекий и трудно контролируемый торговый путь в богатую пушниной Сибирь используют иностранцы („немцам в Мангазею торговать ездити позволить не можно"). Боязнь, что иностранцы используют „морской ход" в Сибирь, была столь велика в Москве, что на волоке между Мутной рекой и Зеленой был построен острог и стража содержалась в Югорском Шаре — все для того, чтобы „проведывать про немецких людей, чтоб отнюдь в Сибирь в Мангазею немецкие люди водяным путем и сухими дорогами ходу не проискали". Некоего холмогорца Еремку Савина московский царь велел „бити батоги нещадно" только за то, что Савин сказал, „что чает он по вся годы немецких людей приходу в Карскую губу". Указ московского правительства приостановил мореплавание по Карскому морю на 250 лет. За это время героические походы русских в Обь и Мангазею были преданы почти полному забвению, постепенно забывались также навыки и традиции, приобретенные русскими мореходами во время плаваний через карские льды.

С устья Оби на Енисей русские в старину попадали не морем, а реками и волоками между Тазом и Енисеем. Первая попытка пройти морем из Оби в Енисей была сделана в 1734 г. лейтенантом Д. Л. Овцыном, участником Великой Северной экспедиции. Однако завоевать этот участок Северного морского пути оказалось делом нелегким. В 1734 г. Овцын смог проплыть в Обской губе только до широты 70° 14′ N. Столь же малоудачны были его плавания в 1735 и 1736 гг., и только в 1737 г. Овцыну, наконец, удалось „хотя чрез великие трудности" обогнуть полуостров Явай и войти с севера в Енисей. Этот поход был выполнен на построенном в Тобольске палубном боте „Оби Почтальон" длиной в 60 футов. По выходе из Обской губы

бот встретился с тяжелыми льдами, толщина которых доходила до 9 метров. Среди льдов плавал кит, пускавший высокие фонтаны. В настоящее время в этих водах киты совершенно не водятся.

Участок Северного морского пути от Енисейского залива до устья Пясины был хорошо известен русским еще задолго до Великой Северной экспедиции (1733—1743 гг.).



Древнерусская ладья (из книги Де-Фера, 1598 г.).

Обычно считают, что первым достиг устья Енисея, спускаясь вниз по реке в 1610 г., двинянин Кондратий Курочкин и что в том же году русские достигли устья Пясины. Однако весьма вероятно, что устья Енисея и Пясины были известны русским еще раньше, так как оба устья изображены на карте голландца Исаака Масса, составленной по русским источникам не позже 1609 г.

В XVII веке в енисейско-пясинском районе Карского моря происходил оживленный промысел морского зверя, в связи с чем суда часто бороздили этот участок Северного морского пути. В конце XVII и начале XVIII века

промысел здесь начал падать и многочисленные промысловые становища к востоку от Енисейского залива стали пустеть. Во времена Великой Северной экспедиции берег между островом Диксона и Пясиной был уже безлюден и только в устье Пясины сохранился умирающий поселок, в котором жили „мангазейские и енисейские посадские и разных городов гулящие и ссыльные".

Первые попытки пройти на восток от Пясины были сделаны участниками Великой Северной экспедиции. После того, как Овцын прибыл на Енисей, он передал свой бот „Оби Почтальон" штурману Федору Минину, который в 1738 г. и вышел на нем в море, намереваясь обогнуть Таймырский полуостров и пройти в Хатангскую губу. Ему удалось дойти, однако, только до Северо-восточных островов, расположенных к северо-востоку от острова Диксона. Недалеко от крайнего достигнутого пункта Минин установил деревянную доску, на которой вырезал следующую надпись:

„1738 году августа 23 дня мимо сего мыса именуемого Енисея Северовосточного на боту Оби Почтальоне от Флота штурман Федор Минин прошел к осту в ширине 73° 14′ N".

В 1922 г. эта доска была найдена Н. Бегичевым и доставлена в Государственное Географическое общество в Ленинграде.

В 1740 г. Минин снова вышел из Енисея в Карское море, и на этот раз ему удалось пройти вдоль материка на восток до широты 75° 15′ N. Встреченные здесь тяжелые льды оказались непосильной преградой для „Оби Почтальона", и Минин повернул обратно. Дальше этой точки человек прошел на судне лишь через 138 лет после Минина.

Стремительное движение русских „землепроходцев" — казаков и промышленных людей — через Сибирь до берегов Тихого океана, происходившее в первой половине XVII века, имело следствием открытие „судового хода" по Ледовитому океану от Лены до Берингова пролива.

Первым русским, спустившимся вниз по Лене до ее устья и вышедшим в море Лаптевых, был тобольский казак Иван Робров. В 1633 г. его коч прошел по „Святому морю" от устья Лены до устья Яны, а в 1636 г.[1] Робров

---

[1] Год плавания Роброва из Яны в Индигирку установлен не вполне точно.

совершил плавание из устья Яны в устье Индигирки. В поданной Робровым челобитной он подчеркивает, что был первым русским, побывавшим на Яне и Индигирке: „прежменя на тех тяжелых службах, на Янге и на Собачьей,[1] не бывал никто—проведал я те дальние службы".

В 1636 г. на запад от Лены плавал казачий десятник из Енисейска Елисей Буза, достигший устья реки Оленек.

Старинная казачья крепость в Нижнеколымске (по снимку конца XIX века).

К западу от Оленека казаки и промышленные люди XVII века, повидимому, не плавали.

Заслуга открытия „судового хода" к востоку от Индигирки принадлежит красноярскому казаку Ивану Ерастову. В 1642 г. он совершил плавание из устья Индигирки в устье Алазеи. Ерастов был первым русским на Алазее, а также первым, доставившим сведения о чукчах.

Участок Северного морского пути между Алазеей и Колымой был впервые пройден в 1644 г. казаком Иваном Беляной и казачьим десятником Михаилом Стадухиным.

[1] Индигирка.

Хотя кочи сибирских полярных мореходов XVII века обычно держались по возможности ближе к материку, в некоторых случаях они все же удалялись от него на значительное расстояние. Так, кресты, поставленные встарину русскими мореходами, были обнаружены в начале XIX века промышленником Я. Санниковым на острове Столбовом, а на острове Котельном он нашел старинное русское зимовье. Обычно открытие острова Котельного приписывается купцу И. Ляхову (1773), а открытие острова Столбового—Я. Санникову. На самом деле эти острова (как, повидимому, и другие острова из группы Новосибирских) были уже известны русским гораздо раньше — в XVII веке. Имена мореплавателей, открывших Новосибирские острова, до нас не дошли.

Пионером в плавании к востоку от Колымы явился промышленник Исай Игнатьев, родом из Мезени. Для „проведывания новых землиц" он в 1646 г. вышел на коче из устья Колымы и, пользуясь прибрежной полыньей, за двое суток дошел до Чаунской губы. Дальше его не пустил лед.

В следующем году экспедицию к востоку от Колымы снарядил торговый человек Федот Алексеев, холмогорец по происхождению, служивший приказчиком у московского купца Алексея Усова. Целью экспедиции являлось добывание „моржового зубу", а также отыскание морского пути на „новую реку Анадырь". В экспедиции участвовал казак Семен Иванович Дежнев, выходец из Великого Устюга. Он должен был собирать ясак с туземного населения; по слухам, на Анадыре жили „незнаемы народы в великом множестве" и объясачание их сулило большие выгоды. Плавание Алексеева в 1647 г., осуществленное на четырех кочах, было неудачным, ибо, как пишет историограф Г. Миллер, „за случившимся того лета многим льдом нельзя было ходить по морю свободно".

В 1648 г. Федот Алексеев решил повторить попытку пройти морем в Анадырь. Состав экспедиции на этот раз был увеличен — в нее входило 6 кочей и 90 человек. В плавании опять приняли участие казаки во главе с Семеном Дежневым и Герасимом Анкудиновым.

Экспедиция Федота Алексеева сделала географическое открытие величайшей важности, установив, что Азия отделена от Америки проливом, а потому следует несколько остановиться на вопросе о начальнике экспедиции, ибо вопрос этот обычно освещается тенденциозно и совершенно

неправильно. Почти во всех описаниях плавания русских из Колымы в Тихий океан в 1648 г. говорится, что начальником экспедиции был Дежнев, а не Алексеев. Так как это ошибочное утверждение поддерживается и многими весьма авторитетными географами (например, Л. С. Бергом и Ю. М. Шокальским), то оно нашло широкое распространение. Однако ни в одном из документов Дежнева, дошедших до нас, Дежнев не претендует на звание начальника отряда. Наоборот, из челобитной Дежнева, поданной им в 1662 г., явствует, что инициатором экспедиции (и, очевидно, ее руководителем) был Алексеев. Дежнев говорит: „А обо мне, холопе твоем Семейке, те торговые и промышленные люди били ж челом, чтобы мне, холопу твоему идти с ними вместе для твоего государства ясачного збору и для приску новых неясачных людей и для твоих государевых великих дел". Следовательно, Дежнев был прикомандирован к экспедиции по просьбе самого Алексеева, притом для выполнения вполне определенной задачи—сбора ясака. С просьбой взять на себя командование экспедицией Алексеев к Дежневу не обращался. Роль начальника только впоследствии была навязана Дежневу некоторыми историками.

Впрочем, версия, что Дежнев был начальником похода 1648 г., стала выдвигаться лишь в более позднее время, историки же XVIII века довольно определенно утверждают, что руководителем похода был Алексеев. Так, академик Г. Миллер, разыскавший в архиве якутской воеводской канцелярии документы о плавании Алексеева к востоку от Колымы, говорит, что Алексеева „можно числить между прочими его товарищами главным".[1] В полном соответствии с тем, что Дежнев говорит о себе самом, Миллер отмечает, что Алексеев „усмотрел запотребно просить государева приказчика на реке Колыме о служивом человеке, для исправления того, что в пользу казенного интереса наблюдать должно. Казак Семен Иванов сын Дежнев пожелал в путь сей отправиться; и того ради дал ему приказчик наказную память".

Нелишне также указать, что М. Ломоносов, повествуя „о поисках морского проходу в Ост-Индию, в северо-

---

[1] Г. Миллер, Описание морских путешествий по Ледовитому и Восточному морю с российской стороны учиненных. Сочинения и переводы к пользе и увеселению служащие. 1758, I, стр. 9. Приведенное мнение Миллера относится к походу 1647 г., но его, очевидно, с полным правом можно отнести и к походу 1648 года.

восточной стороне Сибирским океаном", сперва упоминает Алексеева, а на втором месте ставит Дежнева: „Холмогорец Федот Алексеев, с позволения государева приказчика, что был тогда на Ковыме, с казаком Иваном[1] Дежневым предприняли путешествие".[2] Если бы Ломоносов считал Дежнева за начальника экспедиции, то он не построил бы так фразу.

Происхождение версии „Дежнев — начальник" объясняется, повидимому, довольно легко. Дежнев состоял на казенной службе, был человеком полувоенным, тогда как Алексеев был человеком „штатским" и на государственной службе не состоял. В целях прославления царского правительства было, конечно, выгоднее приписать открытие Берингова пролива представителю власти, а не частному человеку. А это можно было сделать только в том случае, если считать начальником Дежнева, а не Алексеева. С полной откровенностью об этом и заявляет Ю. М. Шокальский:[3] „В качестве представителя правительственной власти, Дежнев явился главным начальником экспедиции". Это умозрительное заключение, вполне отвечавшее духу „официальной" истории, создававшейся в XIX веке, однако никак не согласуется с содержанием всех дошедших до нас оригинальных документов о плавании Алексеева, как не согласуется и с выводами первых выдающихся историков, занимавшихся этим плаванием — М. Ломоносова и Г. Миллера.

Историки XIX века повинны в том, что они ввели потомство в заблуждение, отдав всю славу важнейшего географического открытия на северо-востоке Азии Дежневу и оставив совершенно в тени истинного инициатора и руководителя похода — холмогорца Федота Алексеева. В частности был введен в заблуждение и Норденшельд, переименовавший в 1879 г. мыс Восточный — крайнюю восточную оконечность Азии — в мыс Дежнева, „в честь отважного казака, впервые 230 лет назад обогнувшего этот мыс". До настоящего времени ни одно место в Арктике не носит имени Алексеева, и многочисленные авторы различных книг и очерков об Арктике неосновательно утвер-

[1] Ломоносов ошибочно пишет Иван вместо Семен.

[2] Проект Ломоносова и экспедиция Чичагова. Издание Гидрографического Департамента. СПб., 1854, стр. 53.

[3] Ю. М. Шокальский, Семен Дежнев и открытие Берингова пролива. Известия Русского Географического общества, XXXIV, 1898, стр. 498.

ждают, что честь открытия Берингова пролива „по праву принадлежит казаку Семену Дежневу“, иногда даже не упоминая имени Федота Алексеева.

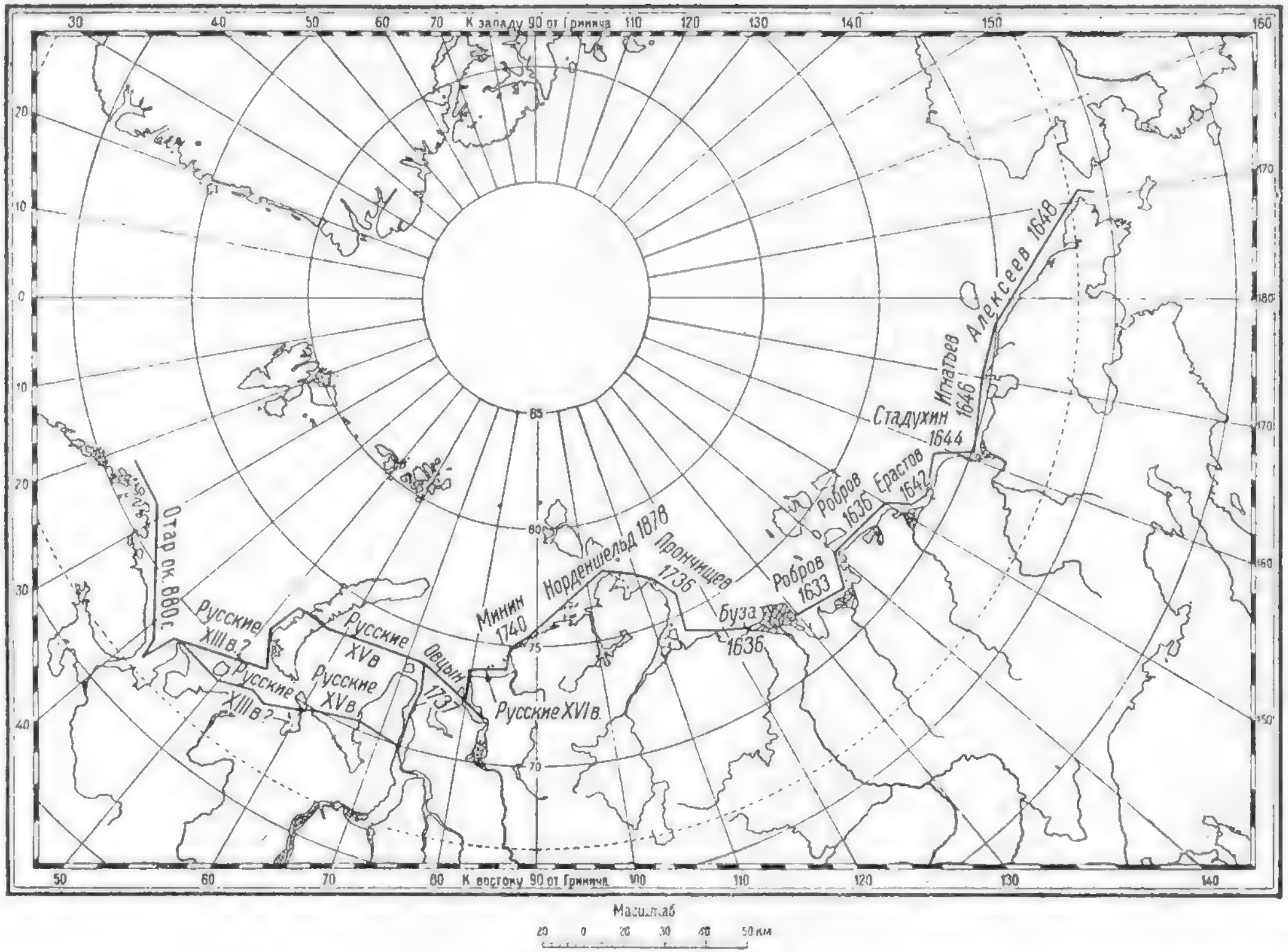
Сведения о самом походе Алексеева в 1648 г. чрезвычайно скудны и заключаются в двух отписках и челобитной Дежнева. В последней, поданной в 1662 г., Дежнев рассказывает: „И я холоп твой с ними торговыми и промышленными людьми шли морем на шести кочах, девяносто человек, и прошед Анадырское устье, судом божиим те наши все кочи море разбило и тех торговых и промышленных людей от того морского разбою на море потонуло и на тундре от иноземцев побитых, и иные голодною смертью померли, итого всех изгибло 64 человека“. Об открытии пролива, разделяющего Азию и Америку, Дежнев не говорит ни слова; очевидно, ни Дежнев ни Алексеев даже не представляли, что они сделали выдающееся открытие.

Коч, в котором находился Федот Алексеев, выйдя в Тихий океан, пропал без вести. Г. Миллер высказал вполне правдоподобное предположение, что Алексеев добрался до Коряцкой Земли. Основывается это предположение на том, что в 1654 г. Дежнев, промышляя на берегу Берингова моря и воюя с коряками, встретил у них бывшую спутницу Алексеева, якутку, принимавшую участие в походе 1648 г.[1] Дежнев „отгромил“ ее у коряков, и она рассказала, что Алексеев умер от цынги, товарищи же его частью были перебиты туземцами, частью ушли на лодках. Этим последним спутникам Алексеева, повидимому, удалось добраться до Камчатки.

Мы уже видели, что казаки и промышленные люди, вышедшие в XVII веке в море Лаптевых, не плавали в этом море на запад дальше Оленека. Первым, кто прошел дальше устья этой реки и поднялся вдоль восточного берега Таймырского полуострова до островов „Комсомольской Правды“ (раньше называвшихся островами Самуила), был лейтенант Василий Прончищев, участник Великой Северной экспедиции. Прончищев командовал дубельшлюпкой

---

[1] Отметим попутно, что обычно как на первую женщину, принимавшую участие в полярной экспедиции, в литературе указывают на Марию Прончищеву, зимовавшую в 1735/36 г. вместе с мужем в устье Оленека. Однако, как мы видим, почти за сто лет до этого женщина уже принимала участие в полярной экспедиции, притом одной из наиболее замечательных в истории исследования Арктики. Это была спутница Федота Алексеева, имя которой до нас не дошло.



Первые плавания на отдельных участках Северного морского пути.

„Якутск“, на которой он вышел из Оленека в море в августе 1736 г. Льды встретились уже за Анабарой, и чем дальше „Якутск“ продвигался на север, тем они становились сплоченнее и тяжелее. Все же, хотя и „через великую нужду“, мореплаватели пробились через льды у восточного побережья Таймырского полуострова до широты 77°29′ N. Здесь невскрывшиеся льды явились окончательной преградой. Льды были „самые глухие“, „которым и конца видеть не могли“, и по льдам бродило много медведей, „якобы какая скотина ходит“ — по замечанию штурмана Семена Челюскина, принимавшего участие в плавании.

30 августа, ввиду полной невозможности обогнуть с севера Таймырский полуостров, было решено возвращаться обратно. Прончищев уже в начале плавания был болен, а тяжелые условия похода резко ухудшили состояние его здоровья. 9 сентября Прончищев скончался на борту „Якутска“, стоявшего перед устьем Оленека в ожидании благоприятного ветра для входа в реку.

Таким образом, к середине XVIII века русскими были пройдены на морских судах все участки Северного морского пути, за исключением одного — между полуостровом Михайлова на западном берегу Таймырского полуострова (где Минин достиг 75° 15′ с. ш.) и островами „Комсомольской Правды“. Этот самый северный участок пути был впервые посещен шведской экспедицией А. Норденшельда. Его „Вега“ прошла здесь с запада на восток в промежуток времени с 11 до 21 августа 1878 г., встретив весьма благоприятные ледовые условия и будучи задержана не столько льдами, сколько туманами.

50069

Библиотека ВНИИ СССР

ВОЗНИКНОВЕНИЕ ИДЕИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ И ПЕРВЫЕ ПОПЫТКИ СКВОЗНОГО ПЛАВАНИЯ

Конец XV века и начало XVI были эпохой великих географических открытий. В 1492 г. Колумб открыл Америку, в 1497 г. португалец Васко де-Гама открыл путь в Индию вокруг южной оконечности Африки, в 1520 г. португалец Фернандо Магеллан, находившийся на службе у испанского правительства, впервые обогнул южную оконечность Америки. Открытие Нового Света и морских путей в Индию и Китай давало наиболее могущественным морским державам того времени — Испании и Португалии — исключительно большие доходы. Чтобы закрепить за этими странами владычество над мировым океаном и океанскими путями сообщения, папа Александр VI еще в 1493 г., т. е. вскоре после открытия Америки, издал буллу, согласно которой мировой океан делился на две части: западную, где экономическое господство предоставлялось Испании, и восточную, где могла хозяйничать одна только Португалия. Демаркационная линия между обоими полушариями лежала в 1200 милях к западу от островов Зеленого Мыса и имела меридиональное направление. В 1494 г. демаркационная линия между сферами влияния Испании и Португалии, намеченная папой, была официально признана этими государствами.

Захват испанцами и португальцами океанских путей в Индию и Китай явился непосредственной причиной поисков иного морского пути в эти страны, пути, который огибает материки Евразии и Америки с севера, т. е. там, где на картах XV века значилось таинственное „Mare Congelatum“ (Застывшее море). Вполне понятно, что в разрешении этой проблемы были прежде всего заинтересованы страны, которые обладали — после Испании и Португалии — наиболее сильным флотом. Это были Англия и Голландия,

особенно страдавшие от осуществлявшейся Испанией и Португалией монополии на южные морские пути в Китай и Индию.

Ранняя карта Северо-восточного прохода (из книги Е. Реслина, 1611 г.).

Представления европейских географов о Крайнем Севере были в начале XVI века весьма смутны и основывались главным образом на разного рода догадках. Поэтому вполне понятно, что иностранцы, заинтересовавшись вопросом о плавании в Китай „Северо-восточным проходом“,

пытались пополнить свои познания о Крайнем Севере сведениями, полученными от русских. Однако и русским, как мы видели выше, в начале XVI века знакомо было лишь море к западу от Оби, плавания же их в морях, расположенных восточнее Оби, начались только в XVII веке. Все же некоторые смутные слухи о географии крайнего севера Азии, повидимому, доходили до русских через приполярные народности еще в XVI веке. Об этом свидетельствует книга итальянского ученого Павла Иовия Новокомского (по-итальянски Паоло Джовио), изданная в 1525 г. под названием „Libellus de legatione Basilii ad Clementem VII" (Книга о посольстве Василия к Клименту VII). В этой книге Павел Иовий приводит сведения о России, сообщенные ему русским посланником Дмитрием Герасимовым во время пребывания последнего в Риме. Повидимому, Павел Иовий специально расспрашивал Герасимова о возможности плавания Северным морским путем в Китай. Павел Иовий сообщает следующее: „Выше только что названных мною народов [югричей и вогуличей], которые платят дань московитским царям, есть другие отдаленные племена людей, неизвестные московитам из какого-либо определенного путешествия, так как никто не доходил до океана; об них знают только по слухам да еще из баснословных по большей части рассказов купцов. Однако достаточно хорошо известно, что Двина, увлекая бесчисленные реки, несется в стремительном течении к северу, и что море там имеет такое огромное протяжение, что по весьма вероятному предположению, держась правого берега, оттуда можно добраться на кораблях до страны Китая, если в промежутке не встретится какой-нибудь земли".

Весьма возможно, что именно книга Павла Иовия и указание его, что из Северной Двины „можно добраться на кораблях до страны Китая" разожгли аппетиты английских купцов и побудили их организовать „Общество купцов-изыскателей для открытия стран, земель, островов, государств и владений неведомых и доселе морским путем не посещенных". Это общество, впоследствии утвержденное английским правительством, ставило себе целью открытие Северного морского пути в Китай и Индию, а несколько позже главной задачей общества стали торговые сношения с Московией (поэтому и общество впоследствии стало называться „Московской компанией").

Первым, кто попытался осуществить возникшую в первой половине XVI века идею сквозного плавания Северным

Льюг Виллоуб ·.

морским путем вокруг берегов Европы и Азии, был англичанин Хьюг Виллоуби. Его экспедиция в составе трех кораблей вышла из Англии в 1553 г. Экспедиции удалось дойти только до острова Колгуева. На обратном пути Виллоуби был вынужден зазимовать у берегов Мурмана, и здесь он и вся команда его судна („Bona Esperanza", водоизмещением в 120 тонн) погибли от голода и цынги.

Трагический исход экспедиции Виллоуби, однако, мало повлиял на английских купцов и правительство. Сказочные богатства Китая и Индии манили слишком сильно. На поиски Северо-восточного прохода отправляется одна экспедиция за другой уже не только из Англии, но и из Голландии. Выдающиеся мореплаватели руководят этими экспедициями (всего их насчитывается до 20), показывая пример отваги и мужества. Некоторые из моряков гибнут в борьбе с полярной стихией и, подобно великому Баренцу, впервые осуществившему полярную зимовку в высоких широтах,[1] покрывают свое имя неувядаемой славой. Но практических результатов эти экспедиции не добились — в лучшем случае им удавалось дойти до западных пределов Карского моря. Далее же льды неизменно являлись препятствием для английских и голландских судов.

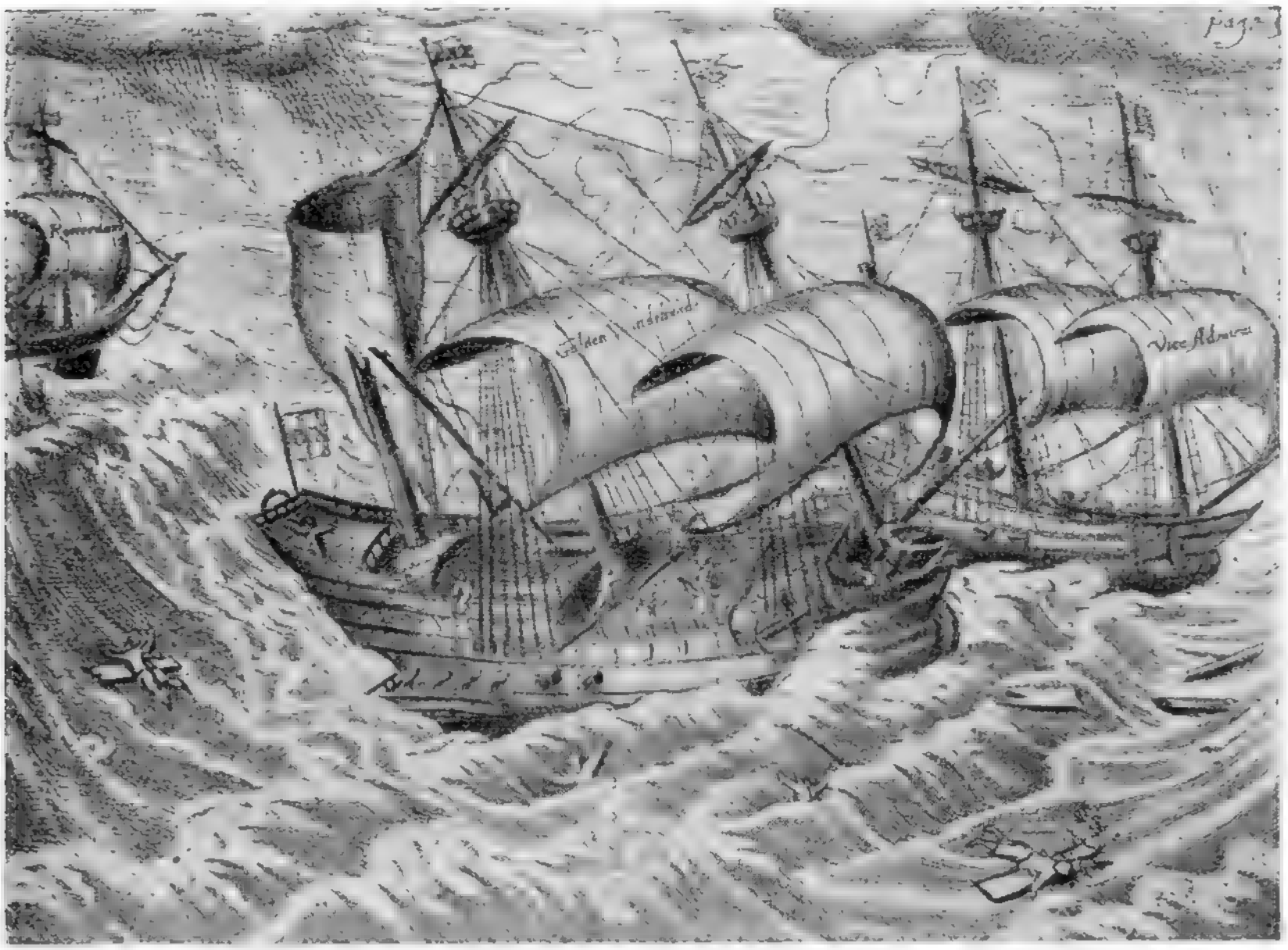
Уверенность в возможности найти Северный морской путь стала постепенно падать. Дольше всех сохраняли энтузиазм некоторые ученые, старавшиеся придать бодрость купцам и убеждавшие их, что завязывать кошелек еще рано. Знаменитый географ Герард Меркатор писал в 1580 г., что „плавание в Китай северо-восточным проходом весьма удобно и легко". Ученый Реслин издал в 1611 г. трактат, в котором утверждал, что появившаяся в 1572 г. комета является неоспоримым доказательством того, что достичь Китая и Индии Северным морским путем можно. Некоторое время ученым еще удается искусственно поддержать интерес к проблеме полярного мореплавания, и экспедиции на поиски Северо-восточного прохода продолжают отправляться. Но в конце концов разочарование берет верх и надежда на успех гаснет. Господствующим делается мнение, высказанное в начале XVII века известным голландским географом и знатоком России Исааком Массой: „Се-

---

[1] Баренц зимовал в 1596—1597 гг. на крайнем северо-востоке Новой Земли в сев. шир. 76°15′.

верный морской путь закрыт и все желающие его открыть претерпят неудачу в своих попытках".

Отдельные попытки отыскать Северо-восточный проход все же продолжают делаться, хотя и очень редко. В 1676 г. на отыскание этого прохода отправился капитан английского королевского флота Джон Вуд, но экспедиция его дошла только до Новой Земли. Выйдя в плавание горячим



Корабли голландской экспедиции 1595 года. Кораблем, изображенным на переднем плане, командовал В. Баренц.

энтузиастом идеи Северного морского пути, Вуд вернулся в Англию ярым ее противником.

Через сто лет после Вуда Англия снова предпринимает попытку совершить сквозное плавание по Северному морскому пути, на этот раз не с запада на восток, а в противоположном направлении — из Тихого океана в Атлантический. Выполнение этой задачи поручается прославленному мореплавателю Джемсу Куку и его помощнику Чарльзу Кларку. Предпринятые Куком в 1778 г. и Кларком в 1779 г. со стороны Берингова пролива плавания оказа-

лись, однако, неудачными и дальше мыса Шмидта[1] им пройти на запад не удалось. По мнению авторитетов того времени, „изысканиями этих мореплавателей уничтожены последние умозрения, которые бы еще могли вести к учинению новых предприятий“ по установлению сквозного плавания по Северному морскому пути.

Хотя в конце XVI и начале XVII веков каботажное плавание в полярных водах между Белым морем и Обью, а также между Леной и Колымой было русскими вполне освоено, мысль о сквозном плавании Северным морским путем их в то время не занимала. На интенсивную экспедиционную деятельность иностранцев в Арктике и стремление их проникнуть через Карское море и далее вдоль берегов Сибири в Китай московское правительство, как уже указывалось, реагировало весьма своеобразно.

То, что московское правительство относилось к проблеме Северного морского пути с полным равнодушием, не могло не вызвать удивления иностранцев. Будучи обычно неосведомленными относительно высокого уровня, которого русское полярное мореплавание достигло в XVI и начале XVII века, иностранцы объясняли упадок мореплавания на севере во второй половине XVII века (вызванный запрещением морского хода в Мангазею) неспособностью русских к морскому делу. До какой степени ложное и нелестное представление о русских, как о северных мореходах, создалось в это время у иностранцев, видно из следующих слов Георга Адама Шлейсинга, побывавшего в России в 1684—1687 гг.[2] „Эти самоеды рассказывают также, что в определенное время года он [Югорский Шар] судоходен: по крайней мере, по моему мнению и мнению верных людей, о котором я узнал там в стране, если бы затратить (известные) издержки, то можно было бы найти и отыскать более близкий морской путь в Восточную Индию чем тот, который уже давно надеются найти голландцы. Я оставляю этот вопрос для любопытствующих и более опытных в таких делах людей; русским же, которые все равно не умеют наладить судоходства, и которые разве только могут плавать по рекам или изредка делать несколько миль по морю, вообще невозможно вбить эту

---

[1] Этот крайний пункт, достигнутый Куком, получил тогда название мыса Северного; в мыс Шмидта он был переименован после гибели „Челюскина“.

[2] М. П. Алексеев, Сибирь в известиях западно-европейских путешественников и писателей, т. I, ч. 2, Иркутск, 1936.

идею в их глупые головы; нужно вообще удивляться, что они, имея такую прекрасную возможность морских путешествий, не производят их, охотнее предоставляя это иностранным и чужим народам".

С этим отрывком из сочинения Шлейсинга любопытно сопоставить некоторые места из судового журнала английского мореплавателя Стифена Борроу, ходившего в 1556 г.

Джемс Кук.

на Новую Землю и Вайгач. Когда судно Борроу стояло на якоре в Кольском заливе, Борроу записал: „Мы ежедневно видели, как вниз по заливу спускалось много русских ладей, экипаж которых состоял по меньшей мере из 24 человек, доходя на больших до 30". Ладьи эти шли на север и на Печору для промысла моржа и семги. Когда Борроу на своем судне „Серчсрифт" покидал Кольский залив, одновременно с ним выходили в море и русские ладьи. При этом Борроу отмечает, что „плывя по ветру, все ладьи опережали нас; впрочем, согласно своему обе-

щанию, Гавриил[1] и его друг часто приспускали свои паруса и поджидали нас". В Мезени Борроу встретил 20 ладей, встречал он их и у Новой Земли и Вайгача. Все это свидетельствует о вполне развитом русском судоходстве в Баренцовом море и совершенно не соответствует картине, рисуемой Шлейсингом и относящейся ко времени упадка русского мореплавания. Упадок мореплавания в этом море, искусственно вызванный недальновидной политикой московских царей, продержался недолго и был ликвидирован Петром I.

Однако, если вопрос о морском пути в Китай и Индию не интересовал московских царей, то некоторые русские, повидимому, внимательно присматривались к тому, что в этой области сделано иностранцами. Об этом свидетельствует один документ, относящийся к царствованию Алексея Михайловича и озаглавленный: „Описание чего ради невозможно от Архангельского города морем проходити в Китайское государство и оттоле к Восточной Индии". Неизвестный автор документа рассказывает, что „в прошлых годах в различные времена агличане и галандцы посылали по 2 и по 3 корабли изыскати ход мимо Новые Земли в Китайское государство и оттоле в Восточную Индию; понеже зело ближе бы было, аще ли тем путем могли проходити; однако же сего учинити не возмогли и далее Новые Земли проходити великим ради лдов и стужи и тмы и мглы". Очень интересно, что автор при этом выдвигает, правда, весьма осторожно, другой вариант морского пути в Китай — высокоширотный: „пишут же землеписатели, что буде кто не близ берега морем, но далеко в акиане плавати будет, может пройти в Китай". Но, прибавляет здесь же автор, „и там тмы ради трудно есть путь прямой сыскати". В противовес морскому пути автор выдвигает сухопутный как вполне испытанный: „а сухим путем в Индею или в Китай ехати можно".

После того как, благодаря деятельности Петра I, Россия стала морской державой, вопрос о Северном морском пути не мог не встать перед русским правительством.

Впервые этим вопросом занялся сам Петр, выработавший в 1720 г. проект экспедиции по Северному морскому пути. Пять лет спустя Петр написал инструкцию для первой экспедиции Беринга, которая должна была выяснить вопрос, соединяется ли Азия с Америкой. (Результаты

---

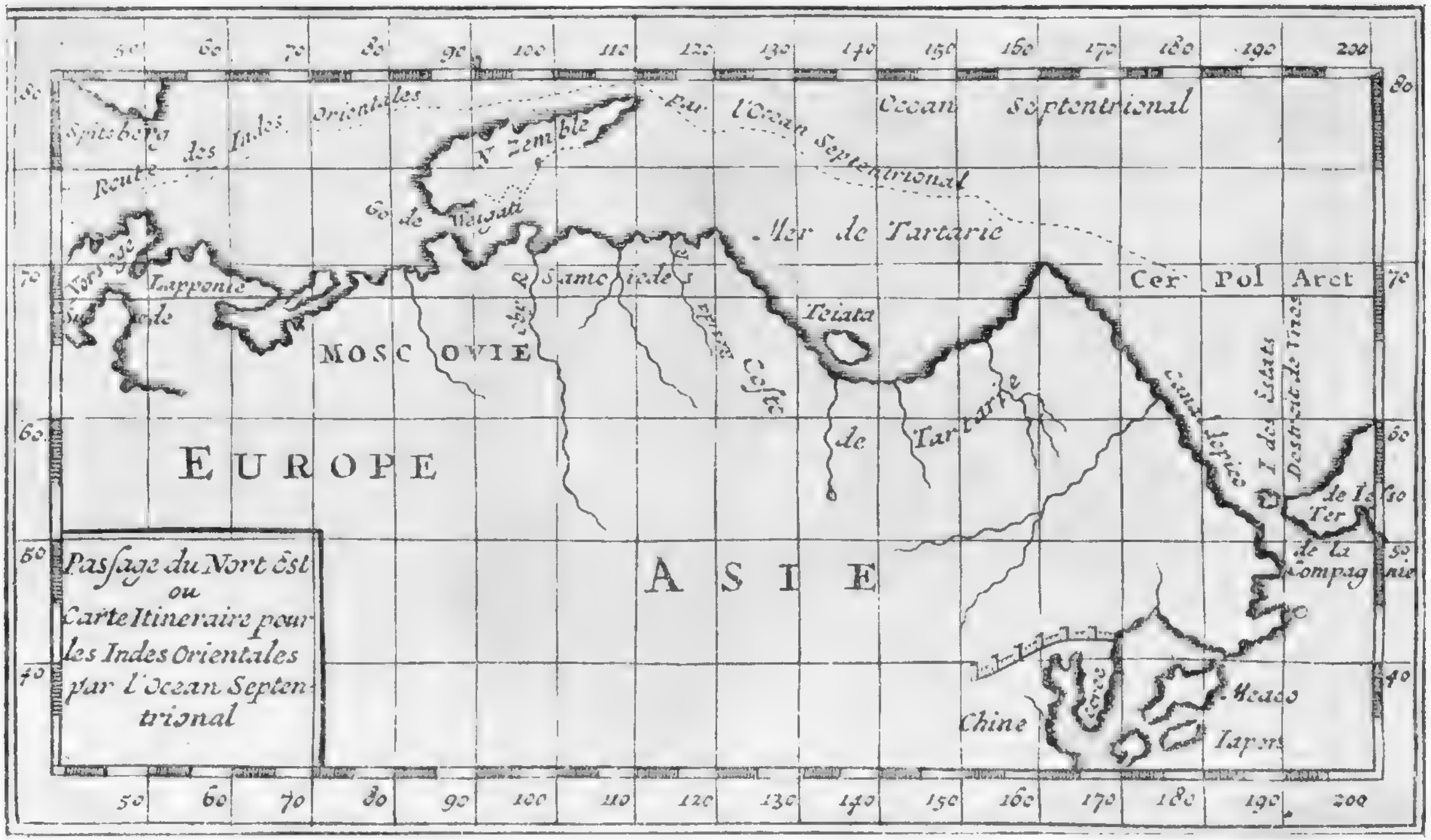
[1] Корщик одного из русских судов.

плавания Алексеева и Дежнева Петру I и его современникам не были известны.) Инструкцию эту Петр передал Берингу через генерал-адмирала Апраксина, которому сказал при этом: „Худое здоровье заставило меня сидеть дома; я вспомнил на сих днях то, о чем мыслил давно, и что другие дела предпринять мешали, т. е. о дороге

Петр I.

через Ледовитое море в Китай и Индию".[1] Через пять недель после этого разговора Петр скончался. В 1728 г. Беринг, выйдя из Нижнекамчатска, прошел через Берингов пролив, но сейчас же к северу от него повернул обратно, считая вопрос о существовании пролива между Азией и Америкой разрешенным.

[1] Л. Н. Майков, Рассказы Нартова о Петре Великом. СПб., 1891.



Карта Северного морского пути в Индию (Амстердам, 1731 г.).

В 1730 г. Беринг представил правительству Анны Иоанновны проект своей второй экспедиции, вылившейся впоследствии в „Великую Северную экспедицию".

Эта экспедиция преследовала целый ряд задач, среди которых ни в проекте Беринга, ни в постановлении пра-

М. В. Ломоносов.

вительства Северный морской путь, как таковой, прямо не упоминается. Говорится лишь о том, что экспедиция должна „выведывать северные земли или берега Сибири". Однако не подлежит никакому сомнению, что мысль о возможности установления мореплавания по Северному морскому пути была одной из основ, на которой Беринг построил свой проект. Об этом свидетельствует академик

Г. Миллер, участник Великой Северной экспедиции, указавший на то, что инициаторы экспедиции „хотели устраивать сообщение по Ледовитому океану, чтобы выяснить, нельзя ли таким образом открыть в интересах торговли более удобный путь на Камчатку, чем длительная сухопутная дорога через всю Сибирь“.[1] Отсутствие даже намека на обследование Северного морского пути в проекте Беринга и инструкциях экспедиции объясняется, возможно, тем, что в течение всего XVIII века русское правительство рассматривало вопрос об этом пути как высоко секретный.

После Петра I, явившегося в России инициатором завоевания Северного морского пути, к этому вопросу вплотную подошел и другой великий русский человек — Михаил Васильевич Ломоносов. В 1755 г. он написал „Письмо о северном ходу в Ост-Индию Сибирским океаном“,[2] а в 1763 г. закончил труд, озаглавленный „Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию“.[3] В этом сочинении Ломоносов выдвигает идею, что „в отдалении от берегов сибирских, на пять и семь сот верст, Сибирский океан в летние месяцы от таких льдов свободен, кои бы препятствовали корабельному ходу“. Не исключено, что на мысль о высокоширотном варианте Северного морского пути Ломоносова навела упомянутая выше рукопись неизвестного автора „Описание чего ради невозможно от Архангельского города морем проходити в Китайское государство“.

Вначале Ломоносов предлагал начать плавание от северной оконечности Новой Земли, держа курс на восток, но впоследствии изменил этот план и рекомендовал итти от Шпицбергена через Полярный бассейн к северным берегам Америки и далее к Берингову проливу. Последний план и был одобрен правительством, причем осуществление его поручили капитану В. Я. Чичагову. Он ходил на Шпицберген дважды — в 1765 и 1766 гг., но далее 80°30′ сев. широты ему проникнуть не удалось. Винить в полном неуспехе экспедиции ее начальника, однако, нельзя. Мы знаем сей-

---

[1] Материалы для истории Академии наук, VI, СПб., 1889.

[2] Письмо осталось неопубликованным. О нем упоминается в „Рапорте Ломоносова о его трудах и упражнениях в науках с 1751 по 1756 г.“ (Впервые напечатан в „Московском Телеграфе“ за 1827 г., № 18.)

[3] Опубликовано А. Соколовым в 1854 г. („Проект Ломоносова и экспедиция Чичагова“).

час, что путь, указанный Чичагову Ломоносовым, был по своим ледовым условиям безусловно непроходим для парусных судов. Чичагов встретил совершенно иную ледовую обстановку, нежели предполагал Ломоносов; об этом с некоторой горечью он заявляет в записке, составленной им по возвращении из экспедиции: „Мне эту экспедицию

Н. П. Румянцев.

представляли в другом виде (как господин Ломоносов меня обнадеживал)".

Начиная с Петра I, впервые поставившего в России задачу найти „дорогу через Ледовитое море в Китай и Индию", стремление разрешить эту задачу, несмотря на полную неудачу плана Ломоносова, не покидает русских. В 1768 г. на Новую Землю была отправлена экспедиция штурмана Федора Розмыслова, имевшая главной целью гидрографическое исследование Маточкина Шара. В дан-

ной Розмыслову инструкции предписывалось также—в случае отсутствия льдов — пройти из Маточкина Шара в Обскую губу и „примечание сделать не будет ли способов впредь испытать с того места воспринять путь в Северну Америку". Эта часть инструкции, очевидно, была составлена под впечатлением первоначального ломоносовского плана, в котором в качестве отправного пункта для плавания Северным морским путем намечалась Новая Земля.

После Ломоносова высокий интерес к проблеме Северного морского пути проявил русский государственный канцлер граф Н. П. Румянцев. Он считал необходимым исследовать главным образом так называемый „Северо-западный проход", т. е. морской путь, идущий от Берингова пролива на восток вдоль северных берегов Америки к Баффинову заливу. На собственные средства Румянцев отправил в Берингов пролив экспедицию под начальством лейтенанта О. Б. Коцебу на специально для этой цели выстроенном корабле „Рюрик". Эта экспедиция вышла из Петербурга в 1815 г. и вернулась в 1818 г., но никакого успеха в отношении своей главной задачи она не имела.

С заданием, аналогичным тому, какое имел Коцебу, русское правительство отправило в 1819 г. экспедицию в составе двух судов под начальством капитан-лейтенанта М. Н. Васильева. Суда плавали в Чукотском море в течение двух навигационных сезонов, но экспедиция достигла столь же малых результатов, как и предыдущая.

После экспедиции Васильева интерес России к вопросу о сквозном плавании Северным морским путем падает надолго. В 60-х годах XIX века взоры некоторых русских исследователей и общественных деятелей снова устремляются на Крайний Север, но интересует их теперь уже не общая проблема Северного морского пути между Атлантическим океаном и Тихим, а частный вопрос об установлении мореплавания из Европы к устьям западносибирских рек.

ПЕРВЫЕ СКВОЗНЫЕ ПЛАВАНИЯ. НАЧАЛО ОСВОЕНИЯ ЗАПАДНОГО И ВОСТОЧНОГО УЧАСТКОВ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Если в XVII веке морскому сообщению с Сибирью удар был нанесен по инициативе тобольского воеводы князя Ивана Куракина, добившегося у московского правительства запрещения морского хода в Мангазею, то в XIX веке роль Куракина сыграл ученый мореплаватель граф Ф. П. Литке, всемерно тормозивший развитие судоходства по Карскому морю и всячески старавшийся скомпрометировать самую идею практического использования Северного морского пути. Основываясь на своих в навигационном отношении мало удачных плаваниях к Новой Земле в 1821—1824 гг.,[1] Литке заявил, что „морское сообщение с Сибирью принадлежит к числу вещей невозможных". Так как авторитет Литке был высок — впоследствии он стал адмиралом, вице-председателем Русского Географического общества и президентом Академии наук, — то его мнение сильно задержало практическое разрешение вопроса о морском пути в Сибирь.[2]

Жестокую борьбу с Ф. П. Литке пришлось выдержать архангельскому купцу М. К. Сидорову, которого по праву можно считать основоположником морского пути к устьям западносибирских рек. Об установлении морского сооб-

---

[1] Литке в течение трех лет подряд безуспешно пытался дойти до мыса Желания и проникнуть в Карское море — не удалось это ему и через Карские Ворота.

[2] Насколько Литке ввел в заблуждение научные круги, видно из следующего отрывка из письма известного немецкого географа и знатока полярных стран А. Петермана М. Сидорову: „Что же касается до Карского моря, то я считаю его одним из самых опасных мест в Северном Ледовитом океане, и в этом мнении основываюсь на авторитете адмирала Литке". После удачных плаваний по Карскому морю норвежских промышленников в 1869 и 1870 гг. Петерман резко изменил свое мнение о судоходности Карского моря.

щения с устьями Оби и Енисея Сидоров мечтал уже с 18-летнего возраста.[1] В 1859 г. он подал енисейскому губернатору записку о возможности мореплавания из Европы в Сибирь, но эта записка была оставлена без внимания. Тогда Сидоров едет в Петербург и представляет в Русское Географическое общество записку, в которой сообщает о своем намерении отправить на собственные средства судно в устье Енисея и просит снабдить это судно инструкциями для производства научных наблюдений. Вместе с тем Сидоров просит Географическое общество принять 2000 фунтов стерлингов для того, чтобы общество премировало этой суммой первый корабль, который войдет с моря в устье Енисея. Географическое общество по настоянию его вице-председателя Ф. П. Литке отказало Сидорову, ссылаясь на то, что „у нас, русских, еще нет такого моряка, который решился бы плыть морем в устье Енисея".[2] Денег от Сидорова общество не приняло.

После этого Сидоров делает такое же предложение Вольно-Экономическому обществу. Но здесь Литке состоит почетным членом, а потому предложение Сидорова опять проваливается. В отзыве, данном на проект Сидорова, Литке высказал следующее мнение, которое, конечно, не могло не возмутить такого патриота, каким был Сидоров: „Такие экспедиции могут быть успешно снаряжаемы только в Англии, где в последние полвека образовались целые поколения пловцов-специалистов для ледяных морей".

Сидоров все же воспользовался советом Литке и поехал в Англию, где обратился к председателю Лондонского Географического общества Р. Мурчисону. При содействии последнего была образована компания, которая должна была в 1863 г. отправить на Енисей судно. Дело это, однако, расстроилось из-за грубого обращения енисейского губернатора с представителем компании.

Встречая в русских административных кругах, прислушивавшихся к Литке, неизменно отрицательное отношение к проекту открытия морского пути в устья сибирских рек, Сидоров едет в 1868 г. в Норвегию, где обсуждает вопросы о плавании в Карском море с норвежскими тюленебоями. Здесь же он встречается со шведским ученым

---

[1] М. К. Сидоров родился в 1823 году.

[2] Ф. Студитский, История открытия морского пути из Европы в сибирские реки, ч. I, СПб., 1883, стр. 48.

М. К. Сидоров.

и полярным исследователем А. Норденшельдом, которого сразу же глубоко заинтересовывает своими планами. Уже в следующем году Норденшельд пишет Сидорову о своей готовности принять участие в рекогносцировочной экспедиции в устье Енисея. Сидоров немедленно входит в Русское Географическое общество с новым предложением. „Не признает ли оно полезным воспользоваться предложением и услугами профессора Норденшельда и отдельно или совокупно с Швециею и Норвегиею отправить экспедицию с учеными с обеих сторон". [1] Однако и на этот раз Географическое общество не пошло навстречу Сидорову, указав на то, что „едва ли в настоящее время можно ожидать существенной пользы от подобной экспедиции, в особенности, если принять в соображение те существенные расходы, которые она повлекла бы за собой". Под этими словами стояла, конечно, подпись графа Литке.

После отказа Русского Географического общества Норденшельд решил самостоятельно организовать экспедицию в Карское море, а необходимые для этого средства были предоставлены шведским купцом Оскаром Диксоном. Целью экспедиции, состоявшейся в 1875 г., Норденшельд ставил „разрешение вопроса о возможности правильного морского сообщения между северной Скандинавией и устьями Оби и Енисея". На небольшой зверобойной шхуне „Превен" Норденшельд пересек южную часть Карского моря и без труда достиг устья Енисея. В следующем году Норденшельд повторил плавание в Енисей, на этот раз на грузовом пароходе „Имер"; средства на эту экспедицию были предоставлены главным образом русским капиталистом А. М. Сибиряковым. Плавание прошло так же успешно, как и в 1875 г. На „Имере" были впервые доставлены морским путем грузы в Енисей, и в том же году грузы были завезены сюда из Англии капитаном Виггинсом[2] на пароходе „Темза". Таким образом 1876 год сле-

[1] Ф. Студитский, цитированное сочинение, стр. 148.

[2] После отказа Русского Географического общества объявить о назначенной Сидоровым премии в 2000 фунтов стерлингов для первого корабля, достигшего Оби или Енисея, соответствующее объявление было сделано в 1869 г. в немецком географическом журнале „Petermanns Mitteilungen". На это объявление отозвался английский капитан И. Виггинс, совершивший в 1874 г. на пароходе „Диана" плавание через Карское море в Обскую губу. В последующие годы Виггинс одиннадцать раз ходил на торговых судах в устья западносибирских рек и явился, таким образом, одним из наиболее активных пионеров завоевания западного участка Северного морского пути.

А. Э. Норденшельд.

дует считать годом начала торгового мореплавания через Карское море в устье Енисея. Первый груз из Енисея был вывезен в 1877 г. на шхуне „Утренняя Заря“ под командой капитана Д. И. Шваненберга. Эта экспедиция была организована на средства М. К. Сидорова.

Не умаляя заслуг Норденшельда и Виггинса в деле открытия морского пути в устья западносибирских рек, необходимо констатировать, что инициатором и вдохновителем этого дела был М. К. Сидоров. О своих трудах в этом направлении Сидоров писал в 1882 г. следующее: „Считая открытие прохода морем из устьев Оби и Енисея жизненным вопросом для Сибири и имеющим важное государственное значение для всего нашего отечества, я обратил на него все свое внимание... С 1841 года он сделался для меня задачею всей моей жизни, и для решения его я пожертвовал всем своим состоянием, нажитым от золотопромышленности, в 1 700 000 рублей, и даже впал в долги. К сожалению, я не встречал ни в ком сочувствия к своей мысли: на меня смотрели, как на фантазера, который жертвует всем своей несбыточной мечте. Трудна была борьба с общим мнением, но в этой борьбе меня воодушевляла мысль, что, если я достигну цели, то мои труды и пожертвования оценит потомство“.

Свой косный взгляд на морской путь в Обь и Енисей, взгляд, находившийся в полном согласии с мнением Литке, русское правительство с редким тупоумием удерживало и после плаваний Норденшельда и Виггинса. Так, еще в 1884 г. управляющий Морским министерством генерал-адъютант И. Шестаков писал, что „никакие денежные средства, потраченные на исследование Карского моря, не дадут других результатов, как только трату средств и времени“. Сдвиг произошел только в 1894 г., когда была организована „Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана“, руководившаяся А. П. Вилькицким. Эта экспедиция сделала много для освоения западного участка Северного морского пути.

После удачных плаваний в Карском море в 1875 и 1876 гг. взоры Норденшельда устремились дальше на восток, и он решил сделать попытку пройти на судне вдоль всего северного побережья Европы и Азии, т. е. решить старинную проблему „Северо-восточного прохода“. Целью экспедиции являлись, с одной стороны, разнообразные научные исследования на северных берегах Сибири и в омывающих их водах, с другой стороны — освещение вопроса

о возможности установления вдоль всего побережья Сибири более или менее правильного судоходства.

Издержки по организации экспедиции взяли на себя О. Диксон (1 2000 ф. стерлингов), А. Сибиряков [1] (2200 ф. стерлингов) и шведский король (2200 ф. стерлингов).

И. Виггинс.

Для экспедиции был приобретен китобойный корабль „Вега", построенный из дуба и имевший ледовую обшивку из гринхирта. „Вега" была снабжена паровой машиной в 60 лошадиных сил. Командиром „Веги" был назначен лейтенант А. Паландер. В числе 30 участников плавания на „Веге" был и русский — О. Нордквист, поручик гвардии, исполнявший обязанности переводчика и помощника зоолога. Ему было суждено стать первым русским, совершившим сквозное плавание по Северному морскому пути.

До Енисейского залива „Вегу" сопровождали пароходы „Фразер" и „Экспресс", до устья Лены — небольшой пароход „Лена", далее же „Вега" следовала одна.

„Вега" покинула Швецию в начале июля 1878 г. Год этот оказался на трассе Северного морского пути очень благоприятным в ледовом отношении. 6 августа „Вега" бросила якорь в бухте у острова Диксона. „Гавань эта,—

---

[1] Любопытно отметить, что А. М. Сибиряков, столь щедро финансировавший экспедицию Норденшельда, отнюдь не был приверженцем идеи Северного морского пути. Это явствует, между прочим, из следующих слов Сибирякова: „Хотя он [Норденшельд] на судне „Вега" и обогнул мыс Челюскина и хотя тот же мыс вновь был пройден после того экспедициями барона Толля и Нансена, несмотря на это, в виду трудностей морского сообщения с устьем Лены через Ледовитый океан, и здесь нужно искать иных комбинаций для устройства такого сообщения". Далее Сибиряков рекомендует использовать сибирские реки и на волоках между реками устроить сухопутные дороги. (А. М. Сибиряков, О путях сообщения Сибири, СПб., 1907, стр. 4).

мишет Норденшельд, — открыта мною в 1875 году и названа гаванью Диксона. Это лучшая из всех известных гаваней на всем северном побережье Азии,[1] и в будущем она, несомненно, получит большое значение для ввоза и вывоза товаров из Сибири". Норденшельд не ошибся — в настоящее время Диксон превращается в один из важнейших портов Северного морского пути.

19 августа „Вега" и „Лена" стояли у мыса Челюскина. „Мы достигли великой цели, к которой стремились в течение столетий, — замечает Норденшельд, — впервые судно стояло на якоре у самой северной оконечности Старого Света".

31 августа был пройден пролив Дмитрия Лаптева, и 3 сентября „Вега" была у Медвежьих островов. Только здесь пришлось вступить в борьбу со льдами, ставшую особенно затруднительной после 10 сентября, когда началось образование молодого льда. 29 сентября „Вега" оказалась затертой льдом к востоку от Колючинской губы, у селения Питлекай, где и провела вынужденную зимовку. „Этот неожиданный удар было тем труднее переносить хладнокровно, что мы несомненно избегли бы его, если бы успели прибыть к восточному берегу Колючинской губы несколькими часами раньше", — писал Норденшельд. Вынужденная зимовка „Веги" подтверждает справедливость петровского выражения, имеющего в Арктике полную силу: „упущение времени смерти подобно".

„Вега" продолжала свое плавание 18 июля 1879 г., как только вскрылся лед. Через два дня она была в Беринговом проливе. Северный морской путь на всем его протяжении был пройден впервые. Практические выводы, которые Норденшельд сделал из исторического плавания „Веги", были весьма скромны. В своих мемуарах он говорит: „Морской путь из Атлантического океана в Тихий вдоль северных берегов Сибири часто может быть пройден в течение немногих недель на приспособленном для этого пароходе, с экипажем из опытных моряков. Но в целом этот путь, насколько нам сейчас известен режим льдов у берегов Сибири, едва ли будет иметь действительное значение для торговли". Построенный к этому времени Суэцкий канал, по мнению Норденшельда, должен был также обусловить небольшую экономическую значимость Северного морского пути.

[1] Это утверждение Норденшельда было верно лишь в то время, когда северное побережье Азии было исследовано еще очень мало.

А. М. Сибиряков.

Несмотря на то, что свое замечательное полярное плавание „Вега“ совершила почти целиком в русских территориальных водах, царское правительство отнеслось к этому плаванию с полнейшим равнодушием. „Вега“ не поколебала убеждения закостенелых чиновников в совершенной бесполезности попыток установить мореплавание по Северному морскому пути. Только через сорок лет после плавания „Веги“ правительство, наконец, занялось этим вопросом. Занялось не потому, что вдруг вспомнило о Норденшельде и убедилось в правоте русских поборников идеи Северного морского пути, а потому, что к этому было вынуждено войной с Японией.

Очень характерно при этом, что мысль о необходимости решения вопроса о Северном морском пути исходила не от правительства, а от русской общественности. В особенности энергичную деятельность проявило Общество судоходства, при котором в 1904 г. была организована „Комиссия по вопросу о морском сибирском пути на Дальний Восток“. Председателем ее был избран известный русский гидрограф А. П. Вилькицкий.

Комиссия составила весьма дельный план исследования Северного морского пути, ибо совершенно справедливо полагала, что „установить доступность его для плавания каждый год могут лишь всесторонние систематические исследования, каковых до сих пор, по отношению ко всему протяжению пути, не производилось“.[1] По соображениям комиссии общий расход по исследованию пути определялся в сумме около 3 миллионов рублей. По вопросу о том, откуда можно было бы почерпнуть эти средства, комиссия приняла следующую резолюцию, ярко характеризующую существовавшее в то время в правительственных кругах отношение к проблеме Северного морского пути:[2]

„Не рассчитывая, чтобы правительство взяло на себя в настоящее время такой крупный расход, комиссия полагает возможным обратиться за получением средств к содействию русского общества, испросив высочайшее соизволение на повсеместный сбор доброхотных пожертвований на это государственное и в высокой степени патриотичное дело. Настоящий момент представляется для этого

---

[1] Л. Брейтфус, Морской сибирский путь на Дальний Восток. Изд. Общества судоходства, СПб., 1904, стр. 23.

[2] Л. Брейтфус, Цитированное сочинение, стр. 28.

наиболее благоприятным, так как, помимо несомненных результатов проектируемого исследования, выражающихся в облегчении условий плавания в северных водах и изучении принадлежащих нам издавна и почти неизвестных берегов, каждому должно быть ясно, в каком выигрыше была бы Россия, если бы, благодаря произведенному исследованию, получила возможность направлять свой балтийский военный флот в Тихий океан — путем национальным, находящимся всецело в наших руках, и обладая которым мы были бы вне всякой зависимости от политических осложнений с какой бы то ни было державой, каковых осложнений мы, наоборот, всегда должны опасаться при необходимости пользоваться международным путем через Суэцкий канал". Решение проблемы Северного морского пути на „доброхотные пожертвования" — каким жалким и уродливым кажется этот выход сейчас!

Горячим защитником идеи Северного морского пути явился знаменитый химик Д. И. Менделеев, писавший, что „если бы хотя десятая доля того, что потеряли при Цусиме, была затрачена на достижение полюса, эскадра наша, вероятно, прошла бы во Владивосток, минуя и Немецкое море и Цусиму".

В необходимости приступить к основательному исследованию Северного морского пути постепенно убеждались и в правительственных сферах, а в военно-морских кругах стали предпринимать конкретные меры к проведению большой исследовательской экспедиции. В докладной записке морскому министру адмирал В. П. Верховский писал, что „можно утверждать с вероятностью почти в 100%, что через два года от снаряжения экспедиции русские отряды и эскадры боевых судов будут ежегодно делать переходы Ледовитым океаном во Владивосток". Из этих слов видно, что в военно-морских кругах в то время недостаточно ясно представляли себе трудности, связанные с освоением Северного морского пути.

Наконец правительство отпустило средства, и в 1908 г. на верфи Невского судостроительного завода были заложены два ледокольных транспорта — „Таймыр" и „Вайгач". В 1910 и 1911 гг. эти суда, базируясь на Владивосток, занимались гидрографическими работами между Беринговым проливом и Колымой, в 1912 г. они продолжали эти работы до устья Лены и при благоприятных ледовых условиях должны были сделать попытку пройти до Александровска на Мурмане. Старший офицер на „Вайгаче" Н. Арбе-

нев писал по этому поводу: „На мысе Челюскина мы решили выпить по бокалу шампанского, так как достижение этого пункта является нашим самым страстным желанием, ибо им определяется 70% удачи сквозного прохода в Петербург в одну кампанию, чего никто в мире еще не сделал". Однако участникам экспедиции пришлось разочароваться, так как встреченные несколько южнее островов Петра льды заставили начальника экспедиции И. С. Сергеева отдать приказ о возвращении во Владивосток.

Попытка совершить сквозное плавание из Тихого океана в Атлантический, неудавшаяся в 1912 г., была повторена в следующем году, но и на этот раз „Таймыр" и „Вайгач" не могли пробиться на запад: в проливе Бориса Вилькицкого был встречен невзломанный лед, и 13 сентября Б. А. Вилькицкий, командовавший экспедицией, приказал итти обратно.

В 1914 г. „Таймыр" и „Вайгач" в третий раз вышли из Владивостока с целью пройти в Атлантический океан. 2 сентября суда прошли мыс Челюскина, но дальше на запад, из за встреченных тяжелых льдов, смогли продвинуться немного. В сентябре оба ледокольных парохода были затерты льдами и провели в ледовом дрейфе более 10 месяцев. Только в середине сентября 1915 г. суда прибыли в Архангельск. Таким образом, „Таймыру" и „Вайгачу" — судам несравненно более мощным, чем „Вега" — понадобилось три года, чтобы повторить путь Норденшельда с востока на запад. Это, конечно, не способствовало установлению радужных перспектив на будущее Северного морского пути, практическое значение которого стало отрицаться большинством моряков и знатоков Арктики.

Отрицательное отношение к Северному морскому пути еще более укрепилось после экспедиции Р. Амундсена на корабле „Мод". Целью этой экспедиции был ледовый дрейф от района Берингова пролива в северном или северо-западном направлении, а для того, чтобы дойти из Норвегии до Берингова пролива, Амундсен избрал Северный морской путь. Амундсен был в числе полярников, смотревших на Северный морской путь пессимистически, а потому он не рассчитывал совершить сквозное плавание по нему в одну навигацию. „Мне было ясно, — писал Амундсен, — что такой рейс потребует лишней зимовки в каком-нибудь промежуточном пункте пути, но время это не прошло бы даром. Наоборот, на этом пространстве было так бесконечно мало зимовок, что для хорошо оборудованной научной

экспедиции лишний год пребывания во льдах представлялся скорее очень желательным".

На самом деле Амундсену пришлось провести на Северном морском пути не одну зимовку, а целых две. Выйдя

„Мод" во льдах.

из Варде в июле 1918 г., „Мод" в середине сентября встретила в проливе Бориса Вилькицкого столь тяжелые льды, что была вынуждена стать на зимовку недалеко от мыса Челюскина. Через год — 12 сентября 1919 г. — „Мод" продол-

жала плавание на восток, но слишком позднее время года и неблагоприятные ледовые условия к востоку от Колымы не позволили „Мод“ и на этот раз дойти до Берингова пролива. В конце сентября Амундсен был вынужден поставить свое судно на зимовку у острова Айон. Только 21 июля 1920 г. „Мод“, наконец, обогнула мыс Дежнева.

Едва ли можно удивляться тому, что после плаваний „Веги“, „Таймыра“, „Вайгача“ и „Мод“ почти все специалисты присоединились к мнению Фритьофа Нансена, писавшего, что „значение торгового пути этот пролегающий через льды проход никогда не получит, и больше, чем мечтой, он не мог стать“. Проблему Северо-восточного прохода Нансен называл иллюзией, чаровавшей исследователей в течение многих веков.

Интерес к проблеме сквозного плавания Северным морским путем, появившийся в результате русско-японской войны, после экспедиций Вилькицкого и Амундсена стал резко падать и практически сошел на нет. Однако работа на отдельных участках не прекращалась. Особое внимание при этом уделялось участку к западу от Енисея, где, как мы видели, торговое мореплавание началось в 1876 г. Начиная с этого года и по 1919 г., т. е. за 44 года, плавания морских судов к устьям Оби и Енисея происходили в 30 навигациях, а 14 лет было таких, когда суда вовсе не плавали. Всего за время с 1876 по 1919 г. было выполнено 122 плавания, из которых 86 (т. е. 71%) были успешными, остальные же оказались неудачными.[1]

Наибольшего масштаба операции на рассматриваемом участке Северного морского пути в досоветское время достигли в 1905 г. Под давлением военных событий на Дальнем Востоке была организована экспедиция, доставившая в устье Енисея около 12 000 тонн груза, главным образом строительных материалов для Кругобайкальской железной дороги.

Все же об экономическом освоении морского пути в устья западносибирских рек в царское время не могло быть речи. Решение проблемы так называемых „карских операций“ было не под силу ни царскому правительству, ни частным предпринимателям-капиталистам.

Пионером в деле изыскания морского торгового пути на востоке Арктики — между Беринговым проливом и устьем Лены — следует считать купца из Великого

---

[1] Приводимые цифры взяты из книги Н. Сибирцева и В. Итина „Северный морской путь и карские операции“. Новосибирск, 1936.

Устюга Никиту Шалаурова. В середине XVIII века он подал правительству прошение о дозволении сыскать морской путь из устья Лены в Тихий океан и получил это разрешение. В 1761—1762 гг. Шалауров совершил плавание из Лены до мыса Шелагского, а в 1764 г., при попытке пройти дальше этого мыса, погиб. После этого в течение почти полутора веков никаких попыток установить мореплавание между Тихим океаном и Леной не делалось.

В начале XX века вопросом об установлении торговых рейсов к устью Лены с востока стали интересоваться торгово-промышленные круги России. Мы читаем, например, в написанной в 1905 г. Н. Фохтом брошюре [1] следующее: „Уже несколько лет, как я возбудил в восточносибирской печати вопрос о пароходных рейсах из Владивостока в устье реки Лены; но, увы, отклика не было ни откуда, если не считать расспросов немногих местных купцов, повидимому, заинтересованных в таком важном для всего северо-востока Сибири деле".

Вскоре по окончании русско-японской войны вопрос об организации пароходных рейсов на востоке Северного морского пути был рассмотрен в совете министров. В первую очередь было признано необходимым выполнить рекогносцировочные гидрографические исследования на участке между Беринговым проливом и Колымой. Этому участку придавалось особое значение, потому что снабжение Колымского края сухим путем было связано с большими трудностями и обходилось чрезвычайно дорого.

Беглые изыскательские работы между Беринговым проливом и устьем Колымы были выполнены в 1909 г. геологом И. П. Толмачевым и гидрографом Г. Я. Седовым. Последний, работавший в устье Колымы, пришел к заключению, что „русское торговое мореплавание к берегам Колымы не замедлит развиться на общую пользу дела".

Первый рейс из Владивостока в Колыму был осуществлен под начальством контр-адмирала П. А. Траяна в 1911 г. на пароходе „Колыма". С этого времени такие рейсы стали производиться ежегодно, причем до установления советской власти на крайнем северо-востоке Сибири на Колыму ходил один пароход в навигацию. На обратном пути в Тихий океан этот пароход иногда затирало льдом, и тогда он зимовал у Чукотского побережья.

[1] Н. Фохт, К вопросу о северном пути из Атлантического в Тихий океан. СПб., 1905.

ЗАВОЕВАНИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ. ПОХОДЫ «СИБИРЯКОВА», «ЧЕЛЮСКИНА» И «ЛИТКЕ»

Господствовавший перед советским наступлением на Арктику взгляд на Северный морской путь был четко сформулирован Л. Брейтфусом в 1930 г.:[1] „Исходя из имеющегося опыта, можно с уверенностью говорить о том, что в нашу геологическую эпоху не приходится считаться с Северным морским путем, как транзитной морской трассой". Однако в то время, когда в Берлине писались эти строки, в Советском Союзе стали серьезно сомневаться в правильности пессимистического взгляда на Северный морской путь как на путь, соединяющий Атлантический океан с Тихим. Сомнения эти основывались на первых плаваниях советских ледоколов в Арктику,[2] показавших, что с применением усовершенствованной техники возможности мореплавания в Арктике значительно расширяются. О том же говорили успехи мореплавания, достигнутые в советское время на западном участке Северного морского пути, где рейсы грузовых пароходов стали постепенно терять характер экспедиций и превращаться в нормальные морские транспортные операции. Это произошло благодаря тому, что были усилены технические средства: увеличилось число радиостанций, для проводки судов стали применять ледоколы, была введена воздушная разведка льдов. Весьма существенное значение имело также то, что, благодаря работам научно-исследовательских экспедиций, стал известен гидрометеорологический режим Карского моря, в частности, его ледовые условия.

---

[1] L. Breitfuss, Die Erschliessung des Eurasiatischen Hohen Nordens. Ergänzungsheft № 207 zu Petermanns Mitteilungen. 1930.

[2] Плавания „Красина" к северным берегам Шпицбергена в 1928 г.; „Седова" — к Земле Франца-Иосифа в 1929 г.; „Литке" — к острову Врангеля в 1929 г.; „Седова" — к Северной Земле в 1930 г.

О. Ю. Шмидт

Необходимость коренного пересмотра вопроса о Северном морском пути достаточно четко определилась уже в 1930 г., а вскоре затем Арктическим институтом был выдвинут план экспедиции из Архангельска во Владивосток. План этот был одобрен правительством, которое вместе с тем дало участникам экспедиции твердое задание пройти Северный морской путь в одну навигацию. Ранее, как мы знаем, это еще не удавалось ни одному судну.

В распоряжение экспедиции был предоставлен ледокольный пароход „Александр Сибиряков", которым командовал капитан В. И. Воронин. Во главе экспедиции правительство поставило профессора О. Ю. Шмидта, в то время занимавшего должность директора Арктического института.

„Сибиряков", которому предстояло открыть новую эпоху в истории покорения Арктики, вышел из Архангельска 28 июля 1932 г. Воспользовавшись весьма благоприятным состоянием льдов в Карском море, „Сибиряков" прошел в море Лаптевых не обычным путем — через пролив Бориса Вилькицкого, а обогнул Северную Землю с севера. Этот навигационный подвиг был совершен впервые и после „Сибирякова" не повторялся.

В конце августа „Сибиряков" вошел в бухту Тикси. Это было первое советское судно, пришедшее в Якутию с запада и тем самым пробившее „западное окно" Якутии.

В первых числах сентября „Сибиряков" был у устья Колымы и вскоре затем вступил в бой с тяжелыми льдами у Чукотского побережья. К Колючинской губе судно подошло уже в аварийном состоянии — все четыре лопасти винта были поломаны. Силами команды и экспедиционного состава эти лопасти были сняты и заменены новыми. Ледокол мог продолжать плавание. Однако вскоре „Сибиряков" получил еще большее повреждение: при ударе о ледяную глыбу обломался конец гребного вала, и корабль, оставшись без винта, был отдан игре ветров и течений. Но люди на „Сибирякове" не сдавались. Лед взрывали аммоналом, а когда под влиянием ветра льды несколько развело, были поставлены паруса. Упорно борясь с ледяной стихией всеми доступными средствами, „Сибиряков" в конце концов вышел победителем: 1 октября 1932 г. героический корабль покачивался на свободных от льда водах Берингова пролива. Впервые в истории Северный

морской путь был пройден в одну навигацию. Мечта четырехсотлетней давности стала реальным фактом. Сибиряковцы показали, что установление мореплавания по этому пути является не иллюзией, как думал Нансен, а делом вполне осуществимым.

Победа „Сибирякова" дала повод товарищу Сталину сказать исторические слова, впоследствии не раз вдохнов-

В. И. Воронин.

лявшие советских людей на новые подвиги: „Нет таких крепостей, которых не могли бы взять большевистская смелость и организованность".

Поход „Сибирякова" по значимости вызванных им к жизни мероприятий следует расценивать как наиболее крупное событие в Арктике за последние два века. Этим походом вся история освоения Советской Арктики делится на два периода — до „Сибирякова" и после „Сибирякова". Только плаванием этого корабля было доказано, что Северный морской путь может быть завоеван и что точка зрения, по которой за этим путем не признавалось никакого практического значения, была неправильна. Поэтому значение победы, одержанной на „Сибирякове" советскими

мореплавателями и учеными, огромно. Так именно и расценило поход „Сибирякова“ правительство, еще в том же году, по инициативе товарища Сталина, постановившее создать Главное управление Северного морского пути. Перед этим управлением, согласно постановлению Совнаркома СССР от 17 декабря 1932 г., ставилась задача „проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути“.

Исторический поход „Сибирякова“ позволил выявить следующие важнейшие мероприятия для освоения Северного морского пути:[1]

1. Для эксплоатации Северного морского пути необходимо применять суда, специально приспособленные для плавания во льдах и могущие активно бороться со льдами. Тип ледокольного судна,[2] вполне отвечающего условиям Северного морского пути, надлежит выработать.

2. Суда, плавающие по Северному морскому пути, должны обслуживаться двумя мощными ледоколами,[3] из которых один находился бы в районе Таймырского полуострова, а другой в Чукотском море.

3. Для целей ледовой разведки по всему протяжению Северного морского пути должны быть устроены авиабазы, и, кроме того, небольшие самолеты должны находиться на головных судах караванов.

4. На протяжении Северного морского пути должно быть устроено несколько топливных баз.[4]

5. Необходимо детально изучить арктические моря в физико-географическом отношении, в особенности же ледовый режим и факторы, которыми этот режим определяется.

6. Ввиду весьма значительных колебаний состояния льдов из года в год, планирование навигационной кампании по Северному морскому пути должно основываться на долгосрочных ледовых прогнозах. Наблюдений над ко-

---

[1] Приводим эти выводы в формулировке, сделанной автором этих строк после плавания „Сибирякова“. (В. Ю. Визе. На „Сибирякове“ в Тихий океан. Л., 1934, стр. 143.)

[2] Имеется в виду ледокольный грузовой пароход.

[3] Опыт последующих навигаций показал, что это число является минимальным.

[4] Под топливными базами здесь понимаются порты, в которых суда могли бы запасаться углем и жидким топливом.

лебаниями ледовитости и факторами, их вызывающими, еще недостаточно, чтобы обеспечить необходимую успешность прогнозов, а потому следует озаботиться о накоплении соответствующих наблюдений.

„Сибиряков" под парусами.

7. Необходимо обставить Северный морской путь в навигационном отношении.

Перечисленные выводы, сделанные в результате плавания „Сибирякова", а также предшествовавших ему плаваний, остаются в силе и в настоящее время. Значительная часть

этих мероприятий еще и сейчас не проведена в жизнь в полном объеме.

В первый год своего существования Главное управление Северного морского пути, во главе которого правительство поставило О. Ю. Шмидта, наметило две большие операции: 1) сквозное плавание с запада на восток ледокольного парохода „Челюскин“ [1] и 2) завоз грузов из Архангельска в бухту Тикси (лесовозы „Товарищ Сталин“ и „Володарский“) и в бухту Нордвик (лесовоз „Правда“). Обе операции окончились неудачно — „Челюскин“ был затерт и раздавлен льдами в Чукотском море, а лесовозы на обратном пути в Архангельск были вынуждены зазимовать у островов „Комсомольской Правды“. Этих неудач можно было бы избежать при лучшей технической оснащенности операций и лучшей организационной их подготовке. „Челюскин“ не погиб бы, если бы в Чукотском море находился мощный ледокол.[2] Суда ленской операции не зазимовали бы, если бы они вышли в обратный рейс раньше и лучше обслуживались ледовой разведкой.

Ленская операция 1933 года показала также, что суда типа лесовозов нельзя считать вполне пригодными для плавания на тяжелых участках Северного морского пути даже при наличии мощного ледокола. Одновременно с тремя лесовозами в 1933 г. из моря Лаптевых в Архангельск возвращался ледокольный пароход „Русанов“. Проводка этого парохода через пролив Бориса Вилькицкого не составила для „Красина“ особых затруднений, тогда как проводка лесовозов в конце сентября была уже невозможна. Таким образом, первая же навигация после плавания „Сибирякова“ подтвердила правильность первых двух пунктов, приведенных выше. Несоблюдение этих пунктов и привело к провалу арктической навигации 1933 года.

Начальником экспедиции на „Челюскине“ был О. Ю. Шмидт, командовал судном капитан В. И. Воронин. „Челюскин“ покинул Мурманск 2 августа 1933 г. и через Маточкин Шар вошел в Карское море. Попытка обогнуть

---

[1] Хотя „Челюскин“ и имел некоторые специальные крепления, к типу ледокольных пароходов его все же нельзя отнести. По своей конструкции „Челюскин“ не отвечал тяжелым условиям плавания в арктических водах: набор корпуса был недостаточно крепок, шпангоуты редкие и слабые, ширина парохода слишком большая.

[2] По плану „Челюскина“ должен был сопровождать „Красин“, но этот план был нарушен, потому что ходившие в Лену лесовозы также нуждались в помощи мощного ледокола.

с севера Северную Землю не удалась, и пароход прошел в море Лаптевых проливом Бориса Вилькицкого. Далее путь корабля лежал через пролив Санникова в Восточно-сибирское море. 15 сентября „Челюскин“ был у мыса Якан. Льды подошли к берегам Чукотского полуострова вплотную и становились по мере продвижения на восток все сплоченнее. Затрудняло движение корабля также начавшееся образование молодого льда.

„Челюскин“ во льдах Чукотского моря.

19 сентября „Челюскин“, уже получивший к этому времени значительные повреждения в борьбе со льдами, достиг мыса Ванкарем, где оказался затертым. Свыше месяца предпринимались отчаянные попытки высвободить судно из ледового плена, но они не увенчались успехом. 4 ноября „Челюскина“ вместе со льдом вынесло в Берингов пролив. Открытая вода была видна простым глазом, и казалось, что час освобождения судна настал. Однако на следующий день дрейф принял обратное направление, и через два дня судно находилось уже в 70 милях от Берингова пролива.

В конце ноября начались сильные ледовые сжатия, по-

вторявшиеся затем один-два раза в месяц. 2 января 1934 г. „Челюскин“ находился в сев. широте 69° 14′ и зап. долготе 174° 32′. Это была самая северная точка, достигнутая судном во время дрейфа в Чукотском море. 13 февраля „Челюскин“ испытал последнее сжатие. Раздавленный льдами, он затонул в сев. широте 68° 18′ и зап. долготе 172° 51′ N. Во время катастрофы погиб завхоз экспедиции Б. Г. Могилевич.

Ледорез „Литке“.

Эвакуация людей, оставшихся после гибели „Челюскина“ на льду, была произведена при помощи самолетов. Первую партию челюскинцев вывезли на материк 5 марта, последнюю 13 апреля. Операции по спасению челюскинцев были выполнены выдающимися советскими летчиками А. Ляпидевским, С. Леваневским, В. Молоковым, М. Водопьяновым, М. Слепневым, Н. Каманиным и И. Дорониным. Всем им было присвоено звание Героев Советского Союза.

1934 год в отношении освоения сквозного плавания по Северному морскому пути дал мало нового. Правда, в этом году совершил сквозное плавание ледорез „Литке“, но в том, что этому судну задача была вполне под силу,

после плавания „Сибирякова“, не могло быть сомнения, ибо по своей активности „Литке“ оставляет „Сибирякова“ далеко позади: на „Литке“ имеются две машины общей мощностью в 7000 индикаторных сил, тогда как мощность машины „Сибирякова“ составляет только 2000 сил. Некоторое преимущество перед „Сибиряковым“ „Литке“ имел еще и потому, что он шел с востока на запад и проходил, таким образом, Чукотское побережье — один из тяжелых участков Северного морского пути (что хорошо показали плавания „Сибирякова“ и „Челюскина“) — в начале навигации, т. е. в июле. В этом месяце повторяемость ветров, прижимающих льды к берегу материка, достигает своего годового минимума, а ветры, отжимающие лед от берега, наоборот, дуют чаще, чем в другие месяцы. В сентябре повторяемость прижимных ветров заметно возрастает.

Н. М. Николаев.

„Литке“ под командой капитана Н. М. Николаева вышел из Владивостока 28 июня 1934 г. и 4 августа вошел в бухту Тикси, встретив затруднения со стороны льдов только в районе мыса Шмидта, где корабль вынужден был задержаться на десять дней. 17 августа „Литке“ высвободил из ледового плена у островов „Комсомольской Правды“ суда ленской операции 1933 года („Товарищ Сталин“, „Володарский“, „Правда“), 22-го прошел пролив Бориса Вилькицкого и 20 сентября прибыл в Мурманск.

От двух предшествовавших советских экспедиций поход „Литке“ отличался не только тем, что ледорез прошел этот путь с востока на запад, но и тем, что это было первое безаварийное сквозное плавание по Северному морскому пути. Походом „Литке“ была закреплена победа,

одержанная в Арктике „Сибиряковым“. Руководители партии и правительства высоко оценили успех „Литке“. В их приветствии командованию ледореза по прибытии его в Мурманск было сказано: „В славном походе „Литке“ мы видим прочный залог скорейшего превращения арктических пустынь в Великий Северный путь нашей великой социалистической родины“.

НАЧАЛО ЭКСПЛОАТАЦИИ СКВОЗНОГО СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Практическая эксплоатация Северного морского пути на всем его протяжении была начата в 1935 г. В этом году впервые в истории сквозные плавания совершили грузовые пароходы, притом как с запада на восток, так и в обратном направлении. С запада на восток прошли пароходы „Ванцетти“ (капитан Г. П. Бютнер) и „Искра“ (капитан В. Ф. Федотов). Они вышли из Мурманска 25 июля, 15 августа миновали мыс Челюскина, 31 августа прошли Берингов пролив и 8 октября прибыли во Владивосток.

Сквозные плавания в западном направлении совершили грузовые пароходы „Анадырь“ (капитан П. Г. Миловзоров) и „Сталинград“ (капитан А. П. Мелехов). Они покинули Владивосток 23 июня и в середине сентября прибыли в Мурманск.

Ледовые условия в 1935 г. на протяжении всей трассы были весьма благоприятны. Это в значительной степени способствовало успешному выполнению как сквозных рейсов, так и других транспортных операций.

Успешное выполнение плана навигации в 1935 г. позволило руководству Главсевморпути рапортовать партии и правительству о том, что „возложенная на Главсевморпуть партией и правительством задача начать с 1935 г. нормальную эксплоатацию Северного морского пути коммерческими судами — выполнена“. Результаты двух последующих навигаций, в особенности навигации 1937 г., показали, однако, что 1935 год никоим образом нельзя считать годом начала нормальной эксплоатации Северного морского пути. Удачному выполнению плана 1935 г. способствовало благоприятное состояние льдов. Когда же ледовые условия оказались менее благоприятными — в 1936 и 1937 гг.— навигационный план не был выполнен.

В 1936 г. плановые сквозные рейсы совершили пять грузовых пароходов. С запада на восток прошли „Анадырь“ (капитан А. П. Бочек), „Сталинград“ (А. П. Мелехов) и „Крестьянин“ (Ф. А. Рымцин); с востока на запад — „Ванцетти“ (Г. П. Бютнер) и „Искра“ (В. Ф. Федотов). Кроме того, с запада на восток весь Северный морской путь прошли ледорез „Литке“ (Ю. К. Хлебников) и небольшие моторно-парусные боты „Капитан Поспелов“ (Г. П. Фонарев) и „Капитан Воронин“ (Пудовкин). Суда последнего типа прошли по всей трассе в одну навигацию впервые в истории. Надо отметить при этом, что, несмотря на сложную ледовую обстановку, „Капитан Воронин“ и „Капитан Поспелов“ прошли почти весь путь самостоятельно, без помощи ледоколов. Эти небольшие боты вписали славную страницу в историю советского мореплавания.

Кроме перечисленных судов, прошедших по трассе согласно заранее выработанному плану, этот же путь с запада на восток прошли еще три грузовых парохода: „Рабочий“ (капитан М. П. Панфилов), „Правда“ (А. И. Ман) и „Володарский“ (Н. В. Смагин). По плану эти суда должны были пройти из Баренцова моря в устье Колымы и затем вернуться обратно. Однако, вследствие позднего прибытия в Колыму и неблагоприятных ледовых условий в проливе Бориса Вилькицкого, возможность возвращения этих судов на запад казалась сомнительной, и потому они были направлены во Владивосток.

Особенностью навигации 1936 г. явилось то, что все суда прошли пролив Бориса Вилькицкого лишь в сентябре, в августе же ледовые условия на западных подходах к проливу были столь неблагоприятны, что даже мощный ледокол („Ермак“) не смог пробиться. Громадное скопление льдов к северу от архипелага Норденшельда вынудило большинство судов итти проливами этого архипелага, а не вокруг архипелага, как это до того неизменно практиковалось советскими судами. Несмотря на большое навигационное значение проливов архипелага Норденшельда, они оставались по 1936 г. совершенно неизученными в гидрографическом отношении. За три года своего существования Главное управление Северного морского пути не удосужилось послать сюда гидрографические отряды.

Тяжелые ледовые условия в районе архипелага Норденшельда и на подходах к проливу Бориса Вилькицкого в августе 1936 г. были вызваны упорными северо-западными ветрами, до того сплотившими льды, что они стали непро-

ходимыми. В начале сентября картина резко изменилась: в районе Новой Земли появился барометрический минимум стационарного характера, вызвавший в восточной части Карского моря южные ветры. Эти ветры очень быстро разредили льды, а потом и отогнали их от берегов. Только распределение атмосферного давления в сентябре явилось причиной того, что навигация 1936 г. не окончилась провалом. Впрочем, вполне успешной навигацию этого года

Моторный бот „Капитан Воронин" проходит Северный морской путь.

нельзя назвать, ибо еще до улучшения ледовых условий три парохода, следовавшие с запада в бухту Нордвик, были возвращены обратно, и нордвикская операция, таким образом, вовсе не состоялась. Наконец, как было выше указано, и суда западноколымской операции не могли, согласно плану, вернуться в порты Баренцова и Белого морей, а пошли во Владивосток.

Нельзя не притти к выводу, что начальник Главного управления Северного морского пути О. Ю. Шмидт чрезмерно увлекался, когда доносил партии и правительству, что „1936 год есть год уверенного освоения и эксплоатации Северного морского пути". Через год, когда навига-

ция 1937 г. принесла „неожиданные“ сюрпризы, О. Ю. Шмидт заявил, что „было бы легкомысленно думать, что путь окончательно освоен“.[1] Находились авторы, которые утверждали, что в 1932—1936 гг. была разрешена „задача превращения его [Северного морского пути] в действующий транспортный путь, по которому возможно плавание в любое время года“.[2] Понадобился горький опыт навигации 1937 г., чтобы ликвидировать эту атмосферу зазнайства, явного очковтирательства, легкомыслия и невежества.

Навигационный план 1937 г. предусматривал семь сквозных плаваний по Северному морскому пути, а именно: грузовых судов „Сталинград“, „Урицкий“ (с востока на запад), „Андреев“ и „Моссовет“ (с запада на восток) и гидрографических судов „Океан“, „Охотск“ и „Камчадал“ (с запада на восток). При этом „Моссовет“ должен был дойти до Петропавловска-Камчатского и затем вернуться обратно на запад, т. е. совершить за одну навигацию два сквозных рейса. Из перечисленных судов успешно выполнили свои задания только „Сталинград“, „Андреев“, „Охотск“ и „Океан“. „Урицкий“ зазимовал у острова Большевик, а „Камчадал“ — в дрейфующих льдах моря Лаптевых. Плавание из Атлантического океана в Тихий „Моссовет“ выполнил весьма удачно: уже 1 августа—в небывало ранний срок — пароход под проводкой ледокола „Ермак“ миновал мыс Челюскина, 15 августа прошел Берингов пролив и 20 августа прибыл в Петропавловск-Камчатский. Через пять дней корабль вышел в обратный рейс и 7 сентября был у восточного входа в пролив Бориса Вилькицкого. Здесь к этому времени сложилась весьма неблагоприятная ледовая обстановка, и командование операциями запретило „Моссовету“ дальнейшее самостоятельное продвижение на запад. Находившийся в проливе ледорез „Литке“ был обезуглен и не мог оказать помощи. В результате „Моссовет“ зазимовал у юго-восточной оконечности острова Большевик. Я. Я. Гаккель, принимавший участие в плавании „Моссовета“, анализируя это плавание, пишет:[3] „Зимовка „Моссовета“ совсем

---

[1] О. Ю. Шмидт, Север к двадцатилетию Октябрьской революции. „Советская Арктика“, № 11, 1937.

[2] А. Марголин, Большевики осваивают Арктику. Партиздат, 1937, стр. 7.

[3] Я. Я. Гаккель, Плавание парохода „Моссовет“ в 1937 г. „Проблемы Арктики“, № 1, 1938.

не означает, что двойной сквозной рейс по северному пути невозможен в одну навигацию. Сроки прохождения „Моссовета“ через проливы как на восток, так и на обратном пути следует считать очень ранними... Причина зимовки „Моссовета“ отнюдь не заключается в том, что это судно совершало в течение одной навигации двойной сквозной рейс“. Как на главную причину зимовки „Моссовета“ Я. Я. Гаккель указывает на „плохое, подчас вредительское руководство операциями“. „Не подлежит сомнению,—пишет он,— что при надлежащем большевистском руководстве двойное сквозное плавание по Северному морскому пути в одну навигацию вполне осуществимо“.

Помимо указанных судов, в 1937 г. несколько кораблей, как и в предыдущем году, совершили вынужденные сквозные плавания. Это—„Ванцетти“, „Молотов“, „Искра“, „Беломорканал“, „Кингисепп“ и „Кузнецкстрой“, которые из моря Лаптевых были направлены не на запад, как следовало по плану, а на восток. Таким образом, в 1937 г. было совершено всего 11 сквозных рейсов, из которых 10 с запада на восток и один—с востока на запад.

В сентябре 1937 г. на подходах с запада к проливу Бориса Вилькицкого и в самом проливе под влиянием северо-западных ветров создалась ледовая пробка. Надеясь, что — подобно тому, как это было в 1936 г. — ветровый режим изменится и ледовая пробка рассосется, командование морскими операциями настаивало, чтобы суда, уже прошедшие пролив и находившиеся в море Лаптевых и Восточносибирском море, возвращались, согласно плану, на запад. Несмотря на то, что с кораблей заявляли о необходимости направить суда, во избежание зимовки, во Владивосток, командование операциями в этом отказало. Между тем изменения ветрового режима до наступления морозов не произошло, и льды стали быстро смерзаться. В результате недальновидных распоряжений, исходивших из Главного управления Северного морского пути в Москве, а также вследствие явного вредительства, выразившегося в недоснабжении судов углем, в навигацию 1937 г. в проливе Бориса Вилькицкого и в море Лаптевых зазимовало 17 кораблей. Кроме того, также по вине незадачливого командования, в районе Диксона зазимовало 6 пароходов и на Земле Франца-Иосифа — 3. Среди 26 зазимовавших судов находилось три сильных ледокола („Красин“, „Ленин“, „Литке“) и четыре ледокольных парохода („Садко“, „Седов“, „Малыгин“, „Русанов“).

Зазимовавшие суда распределялись следующим образом. В припае у юго-восточной оконечности острова Большевик стояли „Литке“, „Моссовет“, „Урицкий“, „Правда“, „Крестьянин“ и „Молоков“. В западной части моря Лаптевых дрейфовали „Ленин“, „Товарищ Сталин“, „Ильмень“, „Рабочий“,[1] „Диксон“ и „Камчадал“. В бухте Кожевникова стоял „Красин“, около устья Оленека — моторный бот „Смольный“. У острова Бельковского были затерты и дрейфовали „Садко“, „Седов“ и „Малыгин“. Эти три корабля позже вынесло в Полярный бассейн. У острова Диксона зазимовало 6 грузовых пароходов, вышедших с лесом из Игарки слишком поздно (19 октября). В бухте Тихой на Земле Франца-Иосифа зимовали пароходы „Пролетарий“ и „Рошаль“, вышедшие также слишком поздно из Архангельска, и ледокольный пароход „Русанов“, вмерзший в лед в конце октября.

Основными причинами полного провала арктической навигации 1937 г. явились: 1) легкомысленная переоценка имевшихся в распоряжении технических средств для борьбы со льдом и, отчасти, неполное их использование („Красин“ почти всю навигацию пробыл в море Бофора, авиаразведка льдов была выполнена в крайне ограниченном масштабе и т. д.), 2) незнание гидрометеорологических условий Северного морского пути или, во всяком случае, нежелание со стороны командования считаться с таковыми; 3) весьма плохая организация всех операций, в особенности же снабжения кораблей топливом.

Первой задачей в навигацию 1938 г. было вызволить изо льдов суда, зазимовавшие в предыдущем году. Так как в числе этих судов находился почти весь арктический ледокольный флот (избег зимовки один только „Ермак“), то грузовые транспортные операции по Северному морскому пути испытали в 1938 г. значительную депрессию. Это сказалось прежде всего в том, что был совершен только один сквозной рейс. Его выполнил танкер „Юкагир“ (капитан Павлов), прошедший из Владивостока в Мурманск.

1939 год И. Д. Папанин назвал первым годом нормального коммерческого плавания по Северному морскому пути: Сквозные плавания с запада на восток совершили 10 кораблей и с востока на запад—один. Движение кораб-

---

[1] „Рабочий“, водоизмещением в 5300 тонн, был раздавлен льдами 23 января 1938 г. в широте 75°16′ N и долготе 122°09′ E.

лей было подчинено точному графику. В этом году впервые был выполнен двойной сквозной рейс в одну навигацию—из Мурманска в бухту Провидения и обратно. Рейс выполнил ледокол „Иосиф Сталин" под командованием капитана М. П. Белоусова.

Хотя сквозные рейсы в будущем несомненно получат экономическое значение, в настоящее время они важны

Ледокол „Иосиф Сталин".

для нас также и в оборонном отношении. Несмотря на то, что этот путь может действовать лишь в течение небольшой части года (об этом всегда надо помнить),— оборонное значение его велико потому, что он пролегает полностью в наших советских водах. Таким образом, закрытие Суэцкого или Панамского канала уже не может воспрепятствовать нам осуществить переброски военных кораблей из Атлантического океана в Тихий или обратно.

Экономическое значение Северного морского пути сейчас сводится главным образом к транспортным операциям на отдельных его участках, а именно: Мурманск — Новый Порт, Мурманск—Игарка, Мурманск—Нордвик, Мурманск—Тикси, Мурманск—Колыма, Владивосток—Колыма, Владивосток—Нордвик. Благодаря этим морским сообщениям

становятся возможными эксплоатация полезных ископаемых и других богатств Крайнего Севера, индустриализация этого края и широкое вовлечение его в социалистическое строительство.

Из промышленных центров на трассе Северного морского пути прежде всего следует назвать Амдерму (флюориты), Норильск (полиметаллы и уголь) и Нордвик (каменная соль и нефть).

Начавшееся освоение Северного морского пути имело следствием развитие речного транспорта на северосибирских реках, что в свою очередь является в экономике Крайнего Севера фактором огромной важности. В последние годы впервые появились пароходы на Пясине, Анабаре, Оленеке, Яне и Индигирке. Значительно увеличился речной флот на Лене и Колыме.

ОПЕРАЦИИ НА ОТДЕЛЬНЫХ УЧАСТКАХ

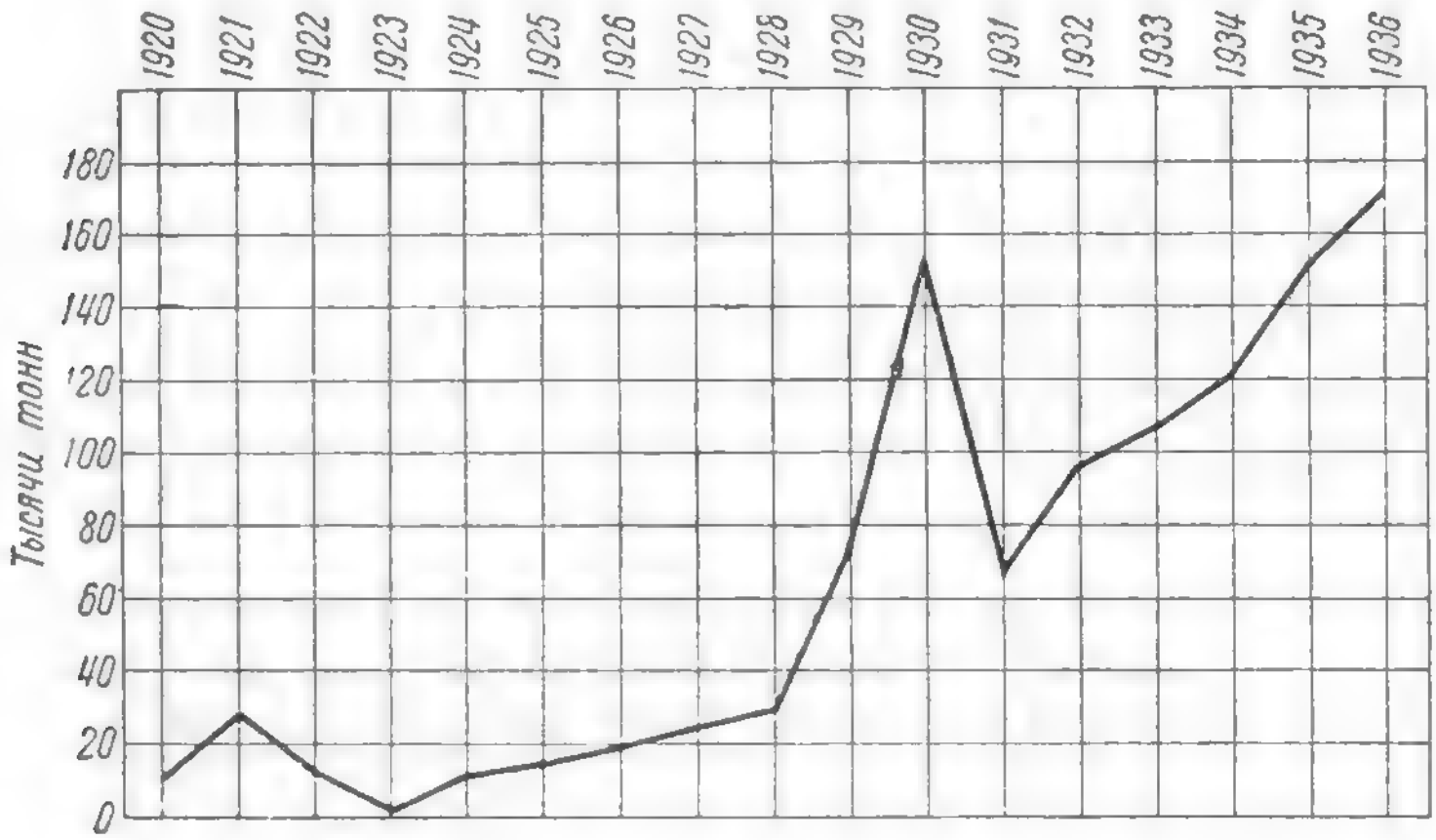
Решение проблемы „карских операций", т. е. торгового мореплавания к устьям западносибирских рек, было капитализму не под силу. Придавая большое значение этой проблеме, советское правительство немедленно по окончании гражданской войны взялось за превращение морского пути в Енисей в нормальную транспортную артерию. Эта задача на наших глазах была разрешена. Основными факторами, обусловившими эту крупную победу в Арктике, были: 1) широкий государственный подход к разрешению задачи, являющейся важным звеном в строительстве социализма на Севере; 2) применение ледоколов для проводки судов и самолетов для ледовой разведки; 3) расширение сети гидрометеорологических радиостанций на побережье Карского моря; 4) глубокое изучение физико-географических условий Карского моря; 5) значительное увеличение гидрографической изученности Карского моря (карты, лоции и т. д.) и навигационного ограждения его (маяки, знаки и т. д.).

Показателем освоенности западного участка Северного морского пути может служить рост грузооборота карских операций, представленный графически на рисунке (стр. 68). Рассматривая этот график, необходимо иметь в виду, что в общем грузообороте карских операций на экспорт приходится 85%, тогда как импорт составляет только 15%. При этом главная часть импортируемых через Карское море в Обь и Енисей грузов — советского происхождения, на иностранный же импорт приходится не больше 25%.

Основным предметом экспорта из устьев Оби и Енисея является высококачественный западносибирский лес, который вывозится главным образом из Игарки, расположенной на Енисее в 725 километрах от его бара. Строитель-

ство порта Игарки началось в 1928 г., а в 1939 г. его население составляло уже около 20 000 человек. В Игарке выстроен большой лесокомбинат, имеется девять школ и несколько больниц. В последнее время в Игарский порт приходят за лесом десятки пароходов в навигацию.

О количестве пиломатериалов, экспортируемых через Карское море, дает представление рисунок на стр. 69 (по данным Н. Сибирцева и В. Итина).



Грузооборот карских операций.

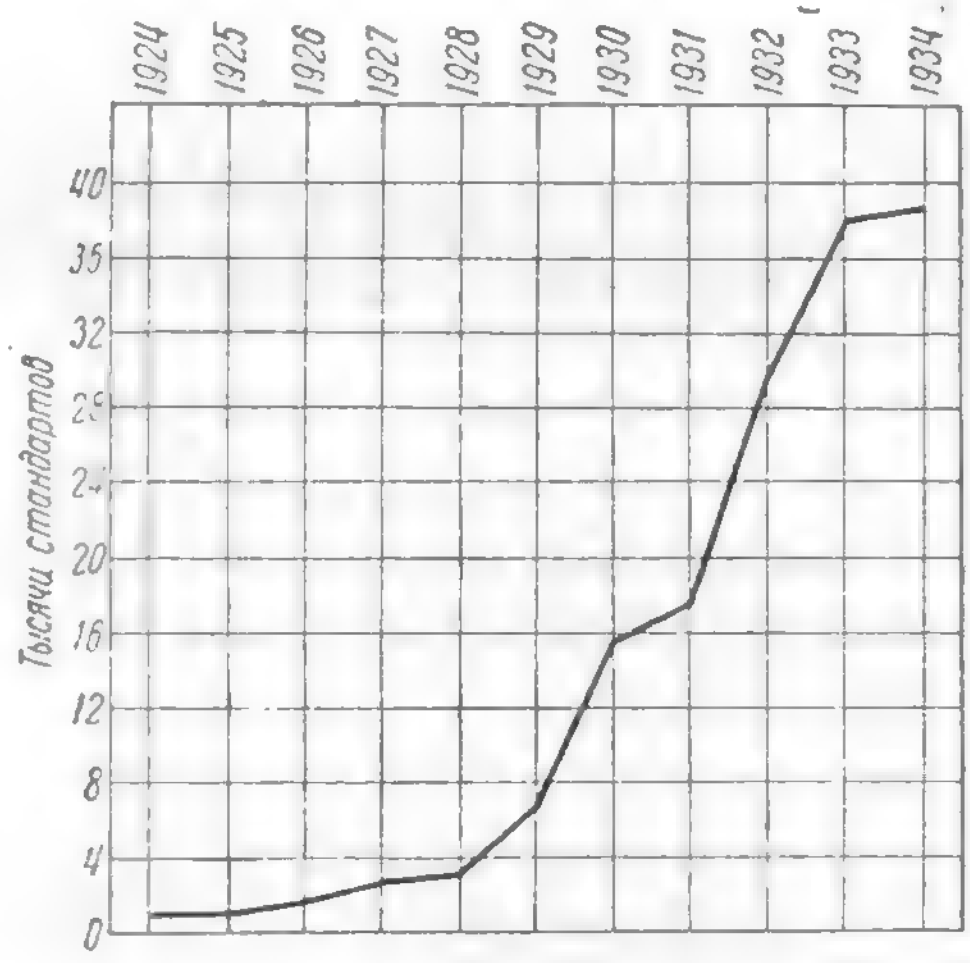
Усиление технических средств и приобретенный опыт плавания по Карскому морю имели следствием весьма заметное удлинение навигации на западном участке Северного морского пути.

За время с 1920 по 1928 г. фактическая навигация[1] на западном участке продолжалась в среднем 35 дней, а после 1928 г.—73 дня, т. е. продолжительность навигации увеличилась больше чем вдвое. После 1928 г. грузовые пароходы под проводкой ледоколов стали входить в Карское море в среднем на 17 дней раньше и выходить из него на 21 день позже, чем до 1929 г. Если такое удлинение фактической навигации в основном вызвано усилением технических средств и приобретением навигационного опыта,

[1] Имеются в виду только плавания грузовых пароходов.

то известную роль здесь, несомненно, сыграло и потепление Арктики, повлекшее за собой уменьшение ледовитости Карского моря. В качестве примера можно указать, что за десятилетие — 1929—1938 гг.—южная часть Карского моря (к югу от Маточкина Шара) была в конце навигации каждый год совершенно свободна от льдов, тогда как по наблюдениям до 1929 г. вероятность встречи здесь льдов составляла в это время около 30%.

Морское торговое сообщение между портами запада (Мурманск, Архангельск) и устьем Лены было открыто, как мы уже видели, в 1933 г., когда в бухту Тикси прибыло два грузовых парохода, зазимовавшие на обратном пути в Архангельск у островов „Комсомольской Правды“. В 1934 г. на ленскую операцию было поставлено три парохода, в 1935 г.— пять и столько же в 1936 г. В эти три года рейсы в устье Лены прошли вполне успешно.



Вывоз сибирских пиломатериалов через Карское море.

В 1937 г. с грузами в бухту Тикси было направлено десять судов. Из них только три достигли места назначения: „Ванцетти“, „Беломорканал“ и „Молотов“, направленные после выгрузки в бухте Тикси не на запад, как следовало по плану, а на восток. Пять судов ленской операции были возвращены на запад еще в Карском море, „Володарский“ дошел лишь до мыса Челюскина, а пароход „Ильмень“, тоже не достигнув бухты Тикси, провел зиму в дрейфующих льдах моря Лаптевых. Таким образом, ленская операция 1937 г. оказалась весьма неудачной.

В 1938 г. в бухту Тикси с запада ходило четыре парохода, выполнившие рейсы вполне удачно.

Хотя главный поток грузов идет в устье Лены с запада, все же иногда некоторое количество грузов доставля-

лось в бухту Тикси из Владивостока.[1] Первый рейс из Владивостока в Лену был выполнен в 1927 г. пароходом „Колыма", которым командовал капитан П. Г. Миловзоров. В следующем году этот же пароход снова был направлен из Владивостока в Тикси, но, руководимый менее опытным капитаном, дошел только до острова Большого Ляховского, где повернул обратно. После этого настал длительный перерыв в рейсах Владивосток—Лена, и уже только в 1936 г. сюда заходит владивостокский пароход „Смоленск". В 1938 г. из Владивостока в бухту Тикси и обратно ходило два танкера („Ненец" и „Тиксинец").

Если порт Игарка является в основном портом экспортирующим, то порт Тикси, наоборот, в настоящее время только импортирует, если не считать проходящий через порт каменный уголь, который добывается в Сангар-Хая (на реке Лене, в 339 километрах ниже Якутска) и потребляется судами арктического флота.

Важным экспортирующим портом на трассе Северного морского пути станет, повидимому, бухта Кожевникова в Нордвикском районе. Здесь имеются громадные залежи каменной соли, обнаружена также нефть. Вопрос о качестве нордвикской соли, а также промышленном значении нефти сейчас, впрочем, еще не совсем выяснен. Имеется в Нордвикском районе и каменный уголь. Зимой 1937/38 г. команда зимовавшего в бухте Кожевникова ледокола „Красин" добыла около 1000 тонн угля. В связи с разведками нефти и соли в бухте Кожевникова возник поселок Нордвикстрой.

Первый грузовой пароход в Нордвикский район с запада был отправлен в 1933 г., — это была „Правда". Разгрузиться ей удалось только в следующем году. После этого пароходы с грузами для Нордвикстроя заходили в бухту Кожевникова ежегодно, за исключением 1936 г., когда в связи с неблагоприятными ледовыми условиями в Карском море нордвикская операция вовсе не состоялась. В 1936 г. в бухту Кожевникова заходил прошедший из Владивостока пароход „Смоленск", вывезший отсюда на Дальний Восток первые сотни тонн каменной соли.

До 1935 г. грузы доставлялись в устье Колымы исключительно из Владивостока. Между тем значительная часть

---

[1] До похода „Сибирякова" (1932) предполагалось производить снабжение Лены со стороны Тихого океана. Пролив Бориса Вилькицкого казался непреодолимым препятствием.

П. Г. Миловзоров.

этих товаров не вырабатывалась на Дальнем Востоке, а прибывала во Владивосток из Европейской части СССР через Индийский океан или по железной дороге. С развитием мореплавания по Северному морскому пути встал вопрос о завозе грузов в устье Колымы не из Владивостока, а из Мурманска и Архангельска. Путь Мурманск—Колыма (2800 миль) в 4 $^{1}/_{2}$ раза короче пути Одесса—Владивосток—Колыма (12 700 миль).

„Западноколымские" операции начались в 1935 г., когда пароход „Рабочий" под командованием капитана М. П. Панфилова совершил рейс из Мурманска в Колыму и обратно. Этот рейс является одним из наиболее знаменательных в истории освоения Северного морского пути.

В 1936 г. западноколымские операции не были выполнены полностью, В этом году в устье Колымы с запада шли три парохода: „Рабочий", „Правда" и „Володарский". Задержавшись из-за неблагоприятной ледовой обстановки в Карском море, суда только 22 сентября прибыли в устье Колымы. Об обратном плавании в октябре не могло быть уже речи. Недовыгрузив в Колыме из-за позднего времени года около 1500 тонн груза, суда под проводкой „Красина" пошли на восток, 7 октября миновали Берингов пролив и направились во Владивосток.

В 1937 г. в устье Колымы с запада было направлено 5 пароходов. Из них 4 достигли места назначения и выгрузились, один пароход был возвращен на запад еще в Карском море. На обратном пути два парохода западноколымской операции („Правда" и „Крестьянин") зазимовали в проливе Бориса Вилькицкого, а другие два („Искра" и „Кингисепп") вышли не в Атлантический океан, как следовало по плану, а в Тихий.

В 1938 г. западноколымские операции вовсе не состоялись.

В восточноколымских операциях, т. е. рейсах грузовых судов по линии Владивосток — Колыма, в досоветское время и в первые годы советской власти участвовал один пароход в навигацию. В 1932 г. масштаб этих операций был увеличен, и в Колыму из Владивостока было направлено 6 грузовых пароходов („Анадырь", „Север", „Сучан", „Микоян", „Красный партизан" и „Урицкий") под проводкой ледореза „Литке". Вследствие неблагоприятной ледовой обстановки суда прибыли в Колыму только 4 сентября. Разгрузка, производившаяся самыми примитивными способами, затянулась до конца месяца, время для обрат-

М. П. Панфилов.

ного плавания во Владивосток было упущено, и суда, недовыгрузившись, пошли в Чаунскую губу, где стали на зимовку. „Урицкому“ не удалось дойти и до Чаунской губы, и он провел зиму в дрейфе. Оставшиеся грузы были выгружены в Колыме в следующем году (1933), после чего суда направились во Владивосток. Однако двум из них („Анадырь“ и „Север“) не удалось выйти в Тихий океан, и они провели вынужденную зимовку у мыса Биллингса. Эти суда вернулись во Владивосток только в 1934 г., потратив, таким образом, на один рейс Владивосток—Колыма—Владивосток два года.

В 1933 г. на восточноколымскую операцию было поставлено 4 парохода; 3 из них вернулись во Владивосток в ту же навигацию, а один („Хабаровск“) имел вынужденную зимовку у мыса Биллингса. Зимовка „Хабаровска“ является, повидимому, последней вынужденной зимовкой судов восточноколымской операции. В 1934 г. эти операции стали обслуживаться мощным ледоколом („Красин“), кроме того была усилена ледовая разведка с помощью самолетов, и на Чукотском побережье построена достаточно густая сеть метеорологических радиостанций.

В 1934 г. в восточноколымских операциях участвовало 4 парохода, в 1935—3, в 1936—3.

До последнего времени колымские операции имели своей задачей исключительно импорт, шедший главным образом на нужды золотопромышленности. Однако в будущем через устье Колымы, несомненно, пойдут также экспортные грузы, ибо Колымский край, помимо золота, богат и другими полезными ископаемыми.

БЛИЖАЙШИЕ ЗАДАЧИ

После похода „Сибирякова“ важнейшей задачей для освоения Северного морского пути являлось, несомненно, создание арктического флота, состоящего из мощных ледоколов и грузовых судов, специально приспособленных к плаванию во льдах. По постановлению правительства в течение третьей пятилетки должно быть выстроено четыре больших ледокола мощностью в 10000 сил каждый. Первый из этих ледоколов, „Иосиф Сталин“, вступил в строй в навигацию 1938 г., второй, „Лазарь Каганович“,— в навигацию 1939 г. Кроме того, выстроен новый ледокольный пароход „Дежнев“, предназначенный, главным образом, для обслуживания полярных станций.

План увеличения ледокольного флота вполне обеспечивает нужды Северного морского пути на ближайшие годы. Значительно менее благополучно обстоит дело с транспортными судами, осуществляющими перевозки грузов. Практика показала, что используемые в настоящее время суда никоим образом не отвечают условиям трассы. Даже лучшие из них—лесовозы так называемого типа „северняка“—оказываются в более или менее сплоченных льдах почти беспомощными, а слабая их маневренность затрудняет следование судов за ледоколом. Вопрос о создании специального транспортного флота для Северного морского пути во всей полноте был поставлен И. Д. Папаниным на XVIII Съезде ВКП(б). „Обладая самым могучим в мире ледокольным флотом,—заявил тов. Папанин,—мы не имеем транспортных судов, специально приспособленных для плавания во льдах. До сих пор Главсевморпуть фрахтует у Наркомвода неприспособленные к плаванию во льдах суда, возвращая их зачастую изрядно помятыми“. „Между тем,—решительно подчеркивает тов. Папанин,—Севморпуть должен иметь не только могучий

ледокольный флот, но и мощный транспортный северный флот, специально приспособленный для эксплоатации в ледовых условиях".

Большое значение в деле освоения Северного морского пути имеет устройство портов и угольных баз. Портостроительные работы были начаты в 1934 г. в двух пунктах: на острове Диксона и в бухте Тикси. Позже к устройству портов было приступлено в бухте Амбарчик у устья Колымы и в бухте Провидения. Предположено также устроить небольшие промежуточные порты для бункеровки углем в районе архипелага Норденшельда и в Чаунской губе. Однако портостроительные работы велись настолько замедленными темпами, что в настоящее время ни один из перечисленных пунктов в сущности нельзя назвать портом. „В начале навигации 1938 г. порт Диксон не был подготовлен к морским операциям, да по существу и самого порта не было",—пишет И. Алимов.[1] „У нас фактически еще нет портов",—констатирует в 1939 г. И. Д. Папанин.[2]

Переработка грузов и бункеровка судов производится в этих портах самым примитивным образом. Механизация почти нацело отсутствует, и угольный мешок на спине кочегара или матроса, реже—специалиста-грузчика, являет собой самую обычную картину. Между тем именно полярные порты должны быть максимально механизированы, так как арктическая навигация коротка, каждый час в Арктике дорог; дедовские способы погрузочно-разгрузочных работ здесь совершенно недопустимы. Вместе с тем механизация полярных портов должна быть упрощенной, обходиться не слишком дорого. Причальная линия для пароходов имеется только в одном порту—на Диксоне (на небольшом острове Конус), но длина ее (60 метров) далеко недостаточна. О степени благоустройства порта Диксон можно судить по тому, что за пресной водой пароходам приходится итти в верховье Енисейского залива за 200 километров.

Уголь для бункеровки судов доставляется до последнего времени издалека (Шпицберген, Сучан), и только небольшое количество местного угля поступало в бухту Тикси из Сангар-Хая. В скором будущем весь Северный морской путь будет пользоваться местным топливом.

---

[1] И. Алимов, Порт Диксон накануне навигации. „Советская Арктика", № 7, 1939.

[2] И. Д. Папанин, Первые итоги арктической навигации. „Правда", 6 сентября 1939 г.

И. Д. Папанин.

Диксон, куда уголь до сих пор привозился со Шпицбергена, получит норильский уголь, доставка которого в связи с постройкой железной дороги Норильск—Дудинка не вызовет затруднений. Бухта Амбарчик сможет пользоваться углем из зырянского месторождения на Колыме, а бухта Провидения—углем из бухты Угольной (Анадырский залив). Последний уголь был в 1939 г. испытан в топках ледокола „Иосиф Сталин", причем испытание дало хорошие результаты. Наконец, суда, заходящие в бухту Кожевникова, смогут бункероваться там местным углем.

Значение ледовой авиаразведки для плавания по Северному морскому пути исключительно велико. Классическим доказательством этого может служить плавание „Сибирякова" в 1932 г. в Чукотском море, где, как мы знаем, корабль потерпел в сплоченных льдах тяжелую аварию. „Сибиряков" шел вблизи берега, где льды под влиянием ветра были очень сплочены, даже не подозревая, что недалеко к северу находится чистая вода. Путь, который выбрал „Сибиряков", был самым худшим из возможных путей. Если бы „Сибиряков", пройдя мыс Шмидта, взял курс на северо-восток и пересек неширокий пояс льдов, он вышел бы на чистую воду, тянувшуюся до самого Берингова пролива. Но о наличии этой воды „Сибирякову" не было известно, ибо он шел вслепую, без самолета-разведчика.

Пионером ледовой авиаразведки является известный полярный летчик Б. Г.Чухновский. Первую ледозую разведку он выполнил в 1924 г., когда его самолет „Ю-20", базировавшийся на Маточкин Шар, совершил несколько небольших полетов над южной частью Карского моря. Регулярное обслуживание карских операций самолетами-разведчиками началось в 1929 г., причем и здесь первым был Б. Г. Чухновский. Впоследствии громадную, действительно достойную восхищения работу по ледовым авиаразведкам в Карском море выполнили выдающиеся полярные летчики А. Д. Алексеев, В. М. Махоткин и М. П. Козлов.

Систематические разведки состояния льдов с помощью самолетов начались в других морях Советской Арктики много позже. В море Лаптевых они были начаты в 1935 г. летчиком П. Г. Головиным и в последующие годы продолжены летчиком И. И. Черевичным. В Восточносибирском и Чукотском морях регулярные ледовые разведки начались в 1936 г.

Б. Г. Чухновский.

Чтобы получить некоторое представление о размерах, которых в настоящее время достигла ледовая разведка на трассе Северного морского пути, можно указать, что в 1938 г. с целью ледовой разведки в Карском море было выполнено 36 полетов, в море Лаптевых—29, в Восточно-сибирском и Чукотском морях—24.

Несмотря на широкий размах, который получили ледовые авиаразведки, строительство авиабаз и аэродромов находится еще в зачаточном состоянии. Наши полярные самолеты базируются исключительно на естественные аэродромы, почти не оборудованные. Так как ледовые разведки производятся, как правило, с гидросамолетов, то в конце навигации, когда начинается образование молодого льда, ледовая разведка прекращается. Между тем как раз в это время значение ледовой авиаразведки очень велико. Производить же позднеосенние разведки можно будет лишь тогда, когда будут устроены аэродромы для сухопутных самолетов.

Весной, когда выполняются преднавигационные разведки, также ощущается необходимость в искусственных аэродромах. Известно, например, что большой разведывательный полет М. В. Водопьянова на северо-восток Карского моря весной 1939 г. был сорван из-за того, что естественные аэродромы, на которые базировался его самолет, стали приходить в негодность—началось бурное таяние снега.

Отдавая должное самоотверженной работе наших полярных летчиков, работающих в очень тяжелых условиях, нельзя не констатировать, что ледовая авиаразведка еще не перешла грань между стадией героической и стадией твердо налаженной будничной работы, протекающей в нормальных условиях труда. Ледовый разведчик на трассе Северного морского пути должен себя чувствовать так же уверенно и комфортабельно, как пилот, ведущий самолет из Москвы в Ленинград.

Навигационное ограждение является необходимой предпосылкой для освоения Северного морского пути. Во время похода „Сибирякова“ на протяжении всего пути не имелось ни одного маяка, а к началу навигации 1939 г. уже насчитывалось 11 маяков и 315 огней. Гидрографическим управлением Главсевморпути изданы лоции и свыше 60 карт для всех морей от Новой Земли до Берингова пролива.

Еще совсем недавно капитанам судов приходилось руководствоваться совершенно устаревшими картами, час-

А. Д. Алексеев.

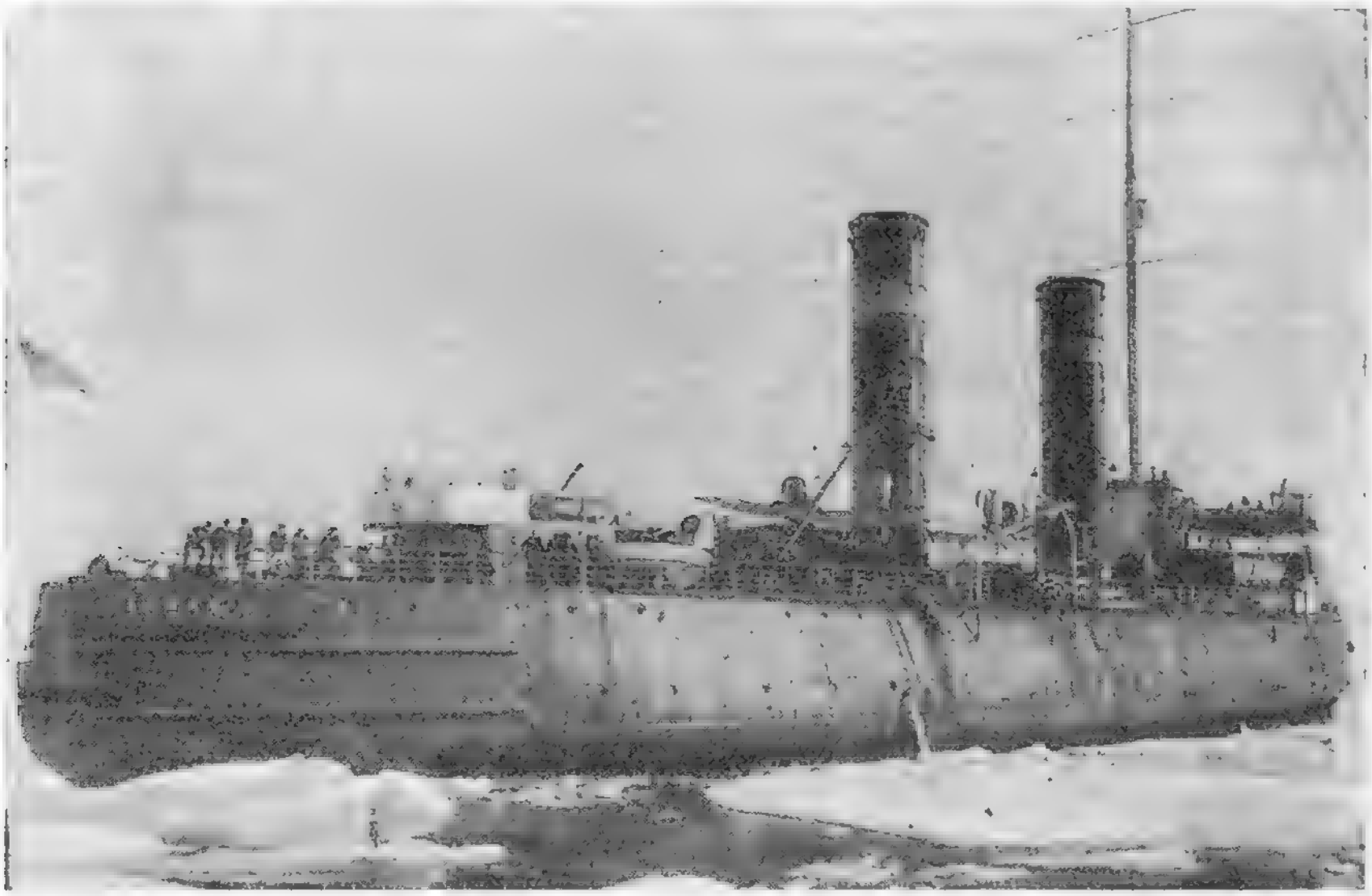
тично основывавшимися на работах Великой северной экспедиции, которая состоялась два века назад. Поэтому в первые годы плавания им не раз приходилось констатировать удивительные факты: там, где на карте показана суша, на самом деле находилось море, и наоборот, на месте изображенного на карте моря находилась суша. Сейчас наш полярный флот имеет для большей части трассы вполне доброкачественные карты.

Все же гидрографическую изученность Северного морского пути никоим образом нельзя признать достаточной. Мы уже указывали на то, что архипелаг Норденшельда начал гидрографически обследоваться лишь в 1936 г. Еще позже — в 1937 г. — было приступлено к систематическому промеру пролива Санникова и восточного подхода к нему—важнейших участков на трассе, ибо мощные ледоколы пользуются проливом Санникова, а не мелководным проливом Дмитрия Лаптева. Пролив Шокальского в гидрографическом отношении в настоящее время почти не исследован, и то же следует сказать о пути вокруг Новосибирских островов, который имеет несомненное практическое значение. Многие из, казалось бы, давным-давно освоенных участков на самом деле оказываются исследованными далеко недостаточно. Так, в изданном в 1939 г. дополнении к Лоции Карского моря указываются новые, неизвестные до того банки и подводные камни в Карских Воротах. Еще в 1939 г. были открыты новые острова (в архипелаге Норденшельда), и нет никакой уверенности в том, что подобные сюрпризы нам не преподнесут работы ближайших лет.

Научные исследования надо признать за один из наиболее отстающих участков работы. Это было констатировано уже давно различными совещаниями и конференциями, но до настоящего времени, т. е. до начала 1940 г., никакого сдвига в лучшую сторону здесь пока не видно. В то время как науке следовало бы итти впереди, облегчая и направляя работу по навигационному освоению наших арктических морей, она на самом деле плетется далеко позади. Громадное значение науки в деле освоения Северного морского пути И. Д. Папанин подчеркнул на XVIII Съезде ВКП(б). Перечисляя задачи, стоящие перед работниками Главсевморпути, он на первом месте поставил систематическое изучение Северного морского пути.

Главной и, пожалуй, единственной причиной недопустимого отставания работ по исследованию морей Советской

Арктики является отсутствие соответствующих пловучих средств. За все время существования Главсевморпути ледокольные пароходы были предоставлены специально для научно-исследовательских экспедиций только три раза, между тем достаточно ясно, что планомерно исследовать ледовитые моря на ботах нельзя. В 1934 г. на „Седове“ работала экспедиция в северной части Карского



„Ермак“ во льдах Карского моря.

моря, в 1935 г. „Садко“ ходил с научными задачами в Гренландское и Карское моря, и, наконец, в 1939 г. „Сибиряков“ был предоставлен для выполнения стандартных гидрологических разрезов в Норвежском и Гренландском морях.[1] Научные группы плавали на ледокольных пароходах, конечно, и в другие годы, выполняя попутно гидрологические и некоторые другие исследования. Однако при таких попутных работах ни о каком планомерном исследовании не может быть и речи. Попутные работы выполняются ведь лишь постольку, поскольку они не мешают основному заданию судна (постройка или снабжение по-

[1] Между прочим эти разрезы можно было гораздо экономичнее выполнить на небольшом пароходе, например на тральщике.

лярной станции, проводка каравана, сквозной рейс и т. д.). Если основываться только на таких работах, то времени на исследование морей потребуется в 10—20 раз больше, нежели при работах специальных исследовательских экспедиций, и, главное, результат будет все же не полноценный.

До 1939 г. Арктический институ́т—центральное научно-исследовательское учреждение, призванное изучить моря Северного морского пути—не смог отправить ни одной ледокольной экспедиции в моря, лежащие к востоку от Таймырского полуострова; не было отправлено ни одной экспедиции даже на парусно-моторном боте. Руководство Главсевморпути неизменно отказывало институту в пловучих средствах, и только в 1939 г., наконец, состоялась экспедиция Арктического института в восточные моря на парусно-моторной шхуне „Темп“ (для исследования пролива Дмитрия Лаптева).

Важнейшей задачей, которую Арктический институт включил в план второй пятилетки, являлась систематическая гидрологическая съемка морей. Совершенно очевидно, что только такая планомерная работа может дать все необходимые мореплавателю данные о гидрологическом режиме моря, в частности о течениях, знание которых приобретает особенное значение в ледовитых морях. Для выполнения этой основной научной задачи руководство Главсевморпути лишь однажды предоставило в распоряжение института небольшой парусно-моторный бот „Нерпа“. В 1936 и 1937 гг. на нем была выполнена гидрологическая съемка южной и средней частей Карского моря. В 1938 и 1939 гг. работы по гидрологической съемке морей не были продолжены, хотя они и значатся в плане третьей пятилетки. Не были продолжены только потому, что для их выполнения не нашлось пловучих средств.

Вполне понятно, что из всех элементов гидрологического режима моря наибольшее практическое значение на трассе Северного морского пути имеют льды. Лед является главным препятствием, с которым приходится встречаться полярному мореплавателю, и, чтобы успешно бороться с этим препятствием, надо, конечно, хорошо знать его.

Еще в 1924 г., т. е. задолго до основания Главсевморпути, советские ученые указывали на необходимость организации систематических наблюдений над полярными льдами, как с помощью патрульных судов, так и с помощью

самолетов. Однако осуществление этих наблюдений задержалось чрезвычайно сильно. Самолетные ледовые разведки были развернуты по всей трассе только в 1936 г., патрулирование же у кромки льдов началось лишь в 1938 г., притом пока только в западных морях—Баренцовом и Карском.

Чрезвычайно большое запоздание с организацией систематических наблюдений над ледяным покровом арктических морей имело следствием то, что для большинства участков Северного морского пути наблюдения над льдами накоплены только за небольшое число лет, причем большей частью эти наблюдения оказываются неполноценными. В результате наши познания о „нормальном" режиме морей, расположенных на трассе, еще весьма не полны, и еще меньше мы знаем о колебаниях ледовитости и причинах, их вызывающих.

Между тем эти познания являются абсолютно необходимыми для ледовых прогнозов, практическое значение которых для навигации достаточно очевидно. В последние годы к науке все чаще и чаще стало предъявляться со стороны хозяйственников и мореплавателей требование о полноценных ледовых прогнозах. Здесь со всей категоричностью следует подчеркнуть, что в настоящее время наука не в состоянии ставить такие прогнозы, а может давать только ориентировочные предсказания без необходимой для мореплавателя детализации. Приходится ждать, пока наблюдений над льдами и факторами, влияющими на льды (притом наблюдений полноценных), не накопится лет за 20—25. Только разработка такого материала — мы указываем минимальный его объем — позволит вывести закономерности, на которых можно будет основывать более или менее надежные ледовые прогнозы. Нельзя забывать, что ледовые прогнозы не являются теоретическими прогнозами (как, например, прогнозы движения кометы или прогнозы солнечного затмения), а прогнозами эмпирическими, подобно предсказаниям погоды. Конечно, обосновывая методику ледовых прогнозов, нельзя обойтись без теории, но в еще большей степени нельзя обойтись без многолетнего материала наблюдений, служащего базой для вывода эмпирических закономерностей.

Все же и в настоящее время — несмотря на крайне скудный исходный материал — долгосрочные ледовые прогнозы имеют оправдываемость около 75%. Для Баренцова моря, по которому имеется наиболее продолжительный

ряд лет наблюдений, оправдываемость прогнозов составляет около 90%. Очень показательными оказались ледовые прогнозы в навигацию 1939 г. Все прогнозы, которые давались на основании специально выполненных методических исследований, базировавшихся на наблюдениях за достаточно большое число лет, оправдались. Прогнозы же, относившиеся к таким участкам Северного морского пути, для которых соответствующих методических исследований из-за слишком непродолжительного ряда лет наблюдений нельзя было выполнить, не оправдались или оправдались лишь частично.

Громадное значение для изучения гидрометеорологического режима Северного морского пути имеют полярные станции. Они выполняют также оперативную работу, информируя суда о состоянии погоды и льдов.

Пять первых полярных метеорологических станций были организованы еще в царское время, причем на одной — Малые Кармакулы — отсутствовал радиотелеграф. Эта станция является самой старой в Советском Союзе — она была основана в 1896 г.; радиотелеграфом ее снабдили уже в советское время. Первой станцией, построенной специально для обслуживания навигации, является станция в восточном устье Югорского Шара, появившаяся в 1913 г.[1] В следующем году были открыты станции на острове Вайгач и в Маре-Сале, в 1916 г. стала действовать станция на острове Диксона.

Первой полярной станцией, построенной в советское время, является станция в восточном устье Маточкина Шара (1923), развернутая в 1924 г. в Полярную Геофи ическую обсерваторию. В 1925 г. была выстроена станция на острове Колгуеве (в Бугрино),[2] в 1926 г. — на острове Врангеля,[3] в 1928 г. — на острове Большом Ляховском (мыс Шалаурова) и в Уэлене, в 1929 г. — в бухте Тихой на Земле Франца-Иосифа, в 1930 г. — на острове Домашнем, в 1931 г. — на мысе Желания. В 1932 г., в связи с проведением Международного полярного года, было открыто еще шесть новых станций: на острове Рудольфа,[4] в Русской Гавани, на мысе Челюскина, в бухте Тикси, на мысе Шмидта и на мысе Дежнева.

---

[1] Радиотелеграф стал работать в Югорском Шаре только в 1914 г.

[2] Эта станция, просуществовавшая 14 лет, к сожалению, была закрыта в 1939 г.

[3] Радиостанция была здесь выстроена только в 1929 г.

[4] Станция эта не действовала с 1933 до 1936 г.

Таким образом, ко времени учреждения Главного управления Северного морского пути в Советской Арктике насчитывалось 13 полярных станций. В первые годы существования этого управления число полярных станций стало быстро увеличиваться; в 1933 г. было открыто 8 новых станций, в 1934 г. — 11, в 1935 — 7. К концу 1939 г. сеть советских морских полярных станций насчитывала 50 точек. Самой молодой полярной станцией является станция на острове Генриетты, выстроенная в 1937 г. Наиболее северной оказывается станция на острове Рудольфа, расположенная на широте 81°48′.

Пять полярных станций представляют собой геофизические обсерватории, это — бухта Тихая, Маточкин Шар, Диксон, мыс Челюскина и Уэлен. Здесь производятся геомагнитные наблюдения, имеющие особенно большое значение для полярной навигации, актинометрические, расширенные аэрологические и различного рода специальные наблюдения, как, например, над атмосферным электричеством, над распространением радиоволн и др. Обсерватория в бухте Тихой своими работами в области геофизики уже завоевала себе всемирную известность.

Для глубокого познания гидрометеорологического режима Северного морского пути, в частности режима льдов, необходимо знать и гидрометеорологические условия в открытом Полярном бассейне, с которым окраинные арктические моря непосредственно связаны. В целях изучения Центрального Полярного бассейна Арктический институт еще в 1932 г. включил в план второй пятилетки устройство гидрометеорологической станции на дрейфующих льдах Полярного бассейна,[1] причем выполнение этой операции было намечено на 1936 г. Главное управление Северного морского пути взяло на себя организацию дрейфующей станции, поручив в 1937 г. осуществление этой задачи И. Д. Папанину. Работы Папанина и его сотрудников—П. П. Ширшова, Е. К. Федорова и Э. Т. Кренкеля — на дрейфующей станции „Северный полюс“ внесли огромный вклад в познание Центрального Полярного бассейна, а тем самым и в познание ледового режима морей Северного морского пути.

---

[1] В советских научных кругах проект устройства дрейфующей станции в Полярном бассейне обсуждался еще в 1929 г. (см. Известия Главной Геофизической обсерватории, № 2, 192.).

Библиотека ВНИИ СССР

Работа папанинцев по изучению центральной части Полярного бассейна была продолжена и углублена во время знаменитого дрейфа ледокольного парохода „Седов". Этот дрейф начался 23 октября 1937 года в море Лаптевых к западу от острова Бельковского и закончился в январе 1940 года в Гренландском море. Во время дрейфа „Седов" 31 августа 1939 года достиг 86° 40 сев. широты (на 47°55′ вост. долготы) — наиболее высокой широты, когда-либо достигнутой морским кораблем. Хотя дрейф „Седова" и происходил вне трассы Северного морского пути, выполненные участниками этого дрейфа — капитаном К. С. Бадигиным, гидрографом В. Х. Буйницким и старшим помощником капитана А. Г. Ефремовым — научные работы несомненно способствовали освоению Северного морского пути. Особенно ценными эти работы оказались для ледовых прогнозов.

Без надежной радиосвязи освоение Северного морского пути невозможно. Во время исторического похода „Сибирякова" радиосвязь находилась в самом плачевном состоянии. Так, на взаимный обмен радиограммами между руководством экспедиции и Совнаркомом Якутской АССР тогда понадобилось $1^1/_2$ месяца. В упорядочении радиосвязи большую роль сыграла постройка на острове Диксона мощного радиоцентра, начавшего работать в 1935 г. и осуществляющего непосредственную телеграфную и телефонную связь с Москвой. Все же практика показала, что одного такого радиоцентра недостаточно, и в ближайшее время необходимо будет построить на трассе еще один или два радиоцентра.

Несколько позже, чем перечисленные задачи, перед Главным управлением Северного морского пути встала еще одна крупнейшая задача, совершенно необходимая для освоения полярного мореплавания — создание собственной судоремонтной базы. По постановлению партии и правительства в настоящее время в Мурманске строится большой судоремонтный завод, где будет ремонтироваться весь арктический флот.

Таким образом, освоение Северного морского пути сводится к осуществлению ряда крупных мероприятий, бо́льшая часть которых с полной четкостью выявилась уже в результате похода „Сибирякова" в 1932 г. Некоторые из этих мероприятий уже проведены в жизнь, другие продолжают осуществляться, к третьим еще только-только приступлено. Нужно сказать вполне определенно,

что если для освоения трассы была проведена громадная работа, то не меньше ее еще впереди. Эта работа должна быть закончена к 1942 г., ибо XVIII Съезд Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков) постановил: в течение третьей Сталинской пятилетки превратить Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком.

Историческое задание, возложенное на советских полярников партией и правительством, они должны выполнить в срок.

ХРОНОЛОГИЧЕСКАЯ ТАБЛИЦА ГЛАВНЫХ ЭТАПОВ ЗАВОЕВАНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Около 880 г. Плавание Отара от Нордкапа до Белого моря.

XIII век? Первые плавания русских из Белого моря к Новой Земле.

XV век. Первые плавания русских через Карское море в Обь.

1553 г. Хьюг Виллоуби осуществляет первую попытку совершить сквозное плавание Северным морским путем, но доходит только до о. Колгуева.

1556. Иностранная экспедиция под руководством С. Борроу впервые доходит до Югорского Шара.

1580. Иностранные корабли под начальством А. Пита и Г. Джекмана впервые проникают в южную часть Карского моря.

1576—1580. Оливер Брюнель принимает участие в организованном Строгановыми торговом рейсе из Печоры в Обь.

1584. Основание города Архангельска.

1594. В поисках Северо-восточного прохода Виллем Баренц доходит до северной оконечности Новой Земли.

1596—1597. Экспедиция Я. Гемскерка и В. Баренца, отправившаяся на поиски Северо-восточного прохода, зимует в Ледяной Гавани на крайнем северо-востоке Новой Земли.

1601. Основание Мангазеи — конечного пункта морских плаваний из Беломорья и Печоры.

1610. Кондратий Курочкин, спускаясь вниз по Енисею, доходит до устья реки. Русские промысловые суда входят со стороны моря в устье Пясины.

1619. Указ московского правительства о запрещении морского хода в Мангазею.

1633. Иван Робров, спустившись вниз по Лене до ее устья, совершает первое плавание по морю Лаптевых — от устья Лены до устья Яны.

1636. Елисей Буза проходит из устья Лены в устье Оленека, а Иван Робров совершает морской переход из устья Яны в устье Индигирки, впервые пройдя через пролив Дмитрия Лаптева.

1642. Иван Ерастов, плывя на восток от Индигирки, впервые достигает устья Алазеи.

1644. Иван Беляна и Михаил Стадухин совершают плавание из Индигирки в устье Колымы. Основание Нижнеколымского острога.

1646. Исай Игнатьев осуществляет первое плавание к востоку от Колымы и доходит до Чаунской губы.

1648. Федот Алексеев в сопровождении Семена Дежнева совершает плавание из устья Колымы в Анадырский залив и впервые дает доказательство того, что Азия отделена от Америки проливом.

1725. Петр I пишет инструкцию для экспедиции Беринга, которой поручается исследовать пограничный район между северо-восточной Азией и северо-западной Америкой.

1728. Витус Беринг на боте „Св. Гавриил" проходит через Берингов пролив.

1732. Правительственный указ об организации Великой Северной экспедиции.

1736. Отряд Великой Северной экспедиции под начальством В. Прончищева совершает плавание от устья Оленека до о-вов „Комсомольской Правды" и обратно.

1737—1739. Отряд Великой Северной экспедиции под начальством сперва С. Муравьева и М. Павлова, потом С. Малыгина и А. Скуратова производит опись берега между Архангельском и Обской губой.

1737. Отряд Великой Северной экспедиции под начальством Д. Овцына заканчивает начатые еще в 1734 г. работы в Обской губе и впервые совершает морской переход из Оби в Енисей.

1739. Отряд Великой Северной экспедиции под начальством Х. Лаптева совершает плавание из устья Лены до Хатангского залива и далее до мыса Фаддея.

1739—1740. Отряд Великой Северной экспедиции под начальством Д. Лаптева совершает плавание из Лены в Колыму (с зимовкой в устье Индигирки).

1740. Отряду Великой Северной экспедиции под начальством Ф. Минина в попытках обогнуть с запада Таймырский полуостров удается дойти до района полуострова Михайлова (75°15′ сев. шир.).

1742. Участник Великой Северной экспедиции С. Челюскин, следуя сухим путем по восточному берегу Таймырского полуострова, достигает крайней северной оконечности Азии, впоследствии названной мысом Челюскина.

1760—1762. Никита Шалауров, поставивший себе целью сыскать морской путь из Лены в Тихий океан, совершает плавание из Лены до мыса Шелагского.

1778. Джемс Кук, пытаясь со стороны Берингова пролива пройти морским путем в Атлантический океан, дошел у Чукотского побережья до мыса, названного им Северным (впоследствии переименованного в мыс Шмидта).

1820—1824. Экспедиция под начальством Ф. Врангеля и П. Анжу описала сухим путем берег от устья Оленека до Колючинской губы.

1824—1828. Штурманы Иванов и Рагозин произвели сухим путем опись берега от Печоры до Обской губы.

1862. П. П. Крузенштерн на шхуне „Ермак" пытается пройти из Печоры в Енисей, но терпит аварию в южной части Карского моря.

1869. Плавания норвежских промышленников в юго-западной части Карского моря опрокидывают установившееся мнение о недоступности этого моря.

1874. И. Виггинс на пароходе „Диана" доходит до Обской губы и далее до 76° N и 86° E.

1875—1876. Экспедиции А. Норденшельда на „Превен" и „Имер" окончательно устанавливают возможность мореплавания к устью Енисея и производят в Карском море первые научные исследования.

1876. Начало торговых рейсов из Европы в устье Енисея.

1877. Из Енисея впервые экспортируются товары морским путем (на шхуне „Утренняя Заря" под командой Д. И. Шваненберга).

1878—1879. А. Норденшельд на пароходе „Вега“ совершает первое в истории сквозное плавание Северным морским путем с вынужденной зимовкой в районе Колючинской губы.

1894. Организация „Гидрографической экспедиции для изучения устьев рек Оби и Енисея и части Карского моря“, переименованной в 1898 г. в „Гидрографическую экспедицию Северного Ледовитого океана“.

1899. Первое плавание мощного ледокола („Ермак“) в Арктике.

1904. Организация комиссии по вопросу о морском сибирском пути на Дальний Восток под председательством А. Вилькицкого.

1908. Закладка на верфи Невского судостроительного завода ледокольных транспортов „Таймыр“ и „Вайгач“.

1911. Первый рейс грузового парохода („Колыма“) из Владивостока в устье Колымы.

1913. Открытие Северной Земли. Постройка первой полярной метеорологической радиостанции (в Югорском Шаре).

1914. Первый полет самолета в Арктике (Нагурский около Новой Земли).

1914—1915. Первое сквозное плавание Северным морским путем с востока на запад („Таймыр“ и „Вайгач“) с вынужденной зимовкой у Таймырского полуострова.

1923. Основание первой полярной магнитной обсерватории (Маточкин Шар).

1924. Первая самолетная ледовая разведка в Арктике (Б. Г. Чухновский в Карском море). Первый ледовый прогноз для арктических морей.

1926. Начало авиационной работы в восточной части Северного морского пути (полет О. А. Кальвица у острова Врангеля).

1927. Первый рейс парохода из Владивостока в Лену.

1928. Начало постройки порта в Игарке.

1929. Начало регулярного обслуживания „карских операций“ самолетными ледовыми разведками.

1930. Грузовые пароходы „карской операции“ впервые пользуются путем вокруг мыса Желания.

1932. Первое сквозное плавание Северным морским путем в одну навигацию („Сибиряков“). Организация Главного управления Северного морского пути.

1933. Первые рейсы грузовых пароходов из Архангельска в устье Лены („ленские операции“).

1934. Первое безаварийное сквозное плавание Северным морским путем в одну навигацию („Литке“).

1935. Первые сквозные рейсы грузовых пароходов по Северному морскому пути („Ванцетти“, „Искра“, „Анадырь“ и „Сталинград“). Начало западноколымских операций (пароход „Рабочий“ проходит в одну навигацию из Архангельска в Колыму и обратно). Первые большие зимние перелеты В. Л. Галышева из Москвы в Тикси, В. С. Молокова из Москвы на Диксон, М. В. Водопьянова из Москвы на мыс Шмидта, Ф. Б. Фариха из Москвы в Маре-Сале. Начало ледовых самолетных разведок в море Лаптевых. Постройка на Диксоне мощного радиоцентра.

1936. Первые сквозные плавания по Северному морскому пути моторно-парусных ботов („Капитан Воронин“ и „Капитан Поспелов“) в одну навигацию. Первый полет самолета по всей трассе Северного морского пути (В. С. Молокова по маршруту Красноярск — Якутск — Аян — Нагаево — Петропавловск — Командорские острова — Анадырь — Уэлен — мыс Шмидта — остров Врангеля — бухта Амбарчик — Тикси — Нордвик —

Хатанга — Диксон — Вайгач — Архангельск — Москва). Из бухты Нордвик впервые экспортируется соль на Дальний Восток.

1937 г. Устройство дрейфующей станции „Северный полюс" под начальством И. Д. Папанина.

1938. Вступает в строй флагман ледокольного флота ледокол „Иосиф Сталин".

1939. Первый двойной сквозной рейс (ледокол „Иосиф Сталин" проходит в одну навигацию из Атлантического океана в Тихий и обратно). Вступает в строй ледокол „Лазарь Каганович".

1937—1940 г. Дрейф ледокольного парохода „Георгий Седов" из моря Лаптевых в Гренландское море.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Первые плавания на отдельных участках Северного морского пути . 3
Возникновение идеи Северного морского пути и первые попытки сквозного плавания 18
Первые сквозные плавания. Начало освоения западного и восточного участков Северного морского пути 33
Завоевание Северного морского пути. Походы „Сибирякова", „Челюскина" и „Литке". 48
Начало эксплоатации сквозного Северного морского пути 59
Операции на отдельных участках 67
Ближайшие задачи 75
Хронологическая таблица главных этапов завоевания Северного морского пути 90

ИЗДАТЕЛЬСТВО ГЛАВСЕВМОРПУТИ

В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ВЫЙДУТ ИЗ ПЕЧАТИ И ПОСТУПЯТ В ПРОДАЖУ СЛЕДУЮЩИЕ КНИГИ:

Труды дрейфующей станции „Северный полюс". Том I. 1940 г. 346 стр., 30 цветных вклеек, карта и график дрейфа, 50 рис. Цена в переплете 45 руб.

И. Д. Папанин. — Жизнь на льдине. (Дневник.) 2-е, дополненное издание. 1940 г. 416 стр., 37 цветных рис., 1 карта дрейфа. Цена в переплете 20 руб.

С. Д. Лаппо. — Океанографический справочник арктических морей СССР. (Общая лоция.) 1940 г. 133 стр. Цена в переплете 5 руб. 50 коп.

Альбом ледовых образований. Под редакцией проф. В. Ю. Визе 1940 г. 72 стр. Цена в переплете 7 руб. 50 коп.

Заказы направлять по адресу:

Ленинград, 104, ул. Жуковского, 2
Отделу распространения
Издательства Главсевморпути

Переплет и титульный лист работы художника М. А. Таранова

Ответств. редактор *Е. А. Фейман*
Техн. редактор *А. А. Соловейчик*
Корректор *С. И. Шаталов*

Сдано в набор 2 февраля 1940 г. Подписано к печати 29 мая 1940 г. Бум. 60×92. Печ. л. 6. Бум. л. 3. Уч.-авт. л. 6. 80 000 печ. зн. в 6. л. Ленобл-горлит № 2230. Тираж 10 000 экз. Инд. П-276. Зак. № 900.

Тип. им. „Ленинградской Правды". Ленинград, Социалистическая ул., 14.

3 р. 50 к.
Перепдет 1 р. 50 к.

КГ | В42
С

[illegible]